

CAZON  
DT  
-A56

G.P.-DVP

Government  
Publications

3 1761 116519166



Ontario Ministry of Transportation

ANNUAL REPORT 1991-1992

Ontario



Over 50% recycled paper  
environnemental  
Plus de 50% de papier  
recyclé et de papier  
post-consommation

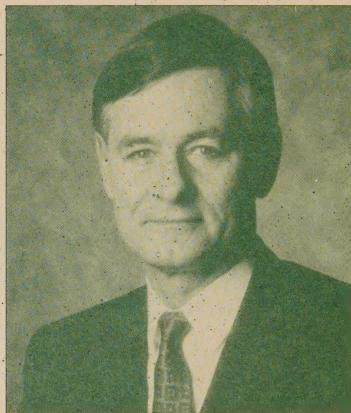
M - An official mark of Environment Canada.  
M - Marque officielle d'Environnement Canada.

Copies of this annual report are available  
at \$2.50 per copy from Publications Ontario, 880 Bay Street, Toronto,  
Ontario M7A 1N8 (416) 326-5300. Toll free long distance: 1-800-668-9938.  
Cheques or money orders should be made payable to the Treasurer of Ontario  
and payment must accompany order ISSN 0843-4042.

## Table of Contents

Minister's Message	2
Strengthening Ontario's Economy	3
Working for Sustainable Transportation	11
Promoting Efficiency	17
Improving Safety	18
Increasing Access	19
Summary	23
Organization Chart	24
Expenditures	26

## Minister's Message



The past year was a challenging one for many people in Ontario, including those in government. Fiscal 1991-92 saw the demand for public services across the province increase to an all-time high, while provincial revenues declined for the first time in more than 40 years.

As Ontario moved toward economic recovery and renewal, the government's central challenge was to deal effectively with the recession, economic renewal, job protection and attracting new investment – while continuing to provide necessary public and social services.

The government and related agencies joined forces to reduce costs, streamline operations and increase overall efficiency. These efforts helped the government achieve many of its key economic and social service objectives in communities throughout the province while continuing to make strategic economic investments.

The government recognizes effective, efficient transportation systems are key to maintaining and renewing the province's economic strength. At the same time, Ontario's roads and highways, air routes, rail and waterways represent vital economic lifelines upon which people and businesses throughout the province depend. The ministry's programs and policy

activity during fiscal 1991-92 focused on maintaining and enhancing this important infrastructure.

Transportation is a relatively labor-intensive sector with the potential for supporting thousands of jobs throughout the province. I am particularly pleased that during fiscal 1991-92 the ministry was able to create the equivalent of 31,000 full-time jobs for one year through its highway maintenance and construction and municipal road support programs.

This annual report describes some of the highlights of the ministry's economic renewal efforts as well as the significant achievements. All ministry staff and the government can take pride in this record of service to the people of Ontario.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Gilles Pouliot".

Gilles Pouliot  
Minister

Ontario's focus during the past year has been to find ways to adapt to the structural changes taking place in our economy. These changes, which are occurring worldwide, have forced governments and businesses to find ways to operate more efficiently to fulfill their mandate, remain competitive and overcome the economic downturn this transition period has brought with it.

For the Ministry of Transportation, the challenge has been to ensure Ontario's transportation systems promote economic competitiveness and social development. With limited resources, the ministry has focused on the delivery of efficient, well-integrated, environmentally sensitive services to meet the needs of a growing and diverse society. As this report for fiscal 1991-92 describes, the ministry has made some positive strides.

### **Uniting the past and the future**

In September 1991, MTO's 75th anniversary celebrations offered all staff an opportunity to reflect on the ministry's accomplishments and service to the people of Ontario. But the historic occasion also helped set the tone for the ministry's renewed commitment for effective action into the 21st century. It served as a reminder that MTO faces many challenges and staff must keep looking ahead to find ways to meet them effectively.

The 75th anniversary made it clear just how much Ontario has changed since the Department of Public Highways was created in 1916 to look after the province's few roads, bridges and vehicles. In 1991-92, MTO was responsible for meeting the transportation needs of all people in the province, including people with disabilities and for maintaining and expanding a large, integrated network involving all major modes of transportation - road, rail, water and air.

### **Investing in employment and economic renewal**

In fiscal 1991-92, which began April 1, 1992, the ministry's budget was \$2.84 billion, of which

approximately \$2 billion was earmarked for capital expenditures - the largest single capital investment made in Ontario by any provincial government ministry. More than half of MTO's capital budget - some \$1.3 billion - represented transfer payments to municipalities across the province for maintaining and building local roads and transit and providing other transportation services that keep local communities moving ahead.

Ministry expenditures, including highway construction and maintenance and ministry support for municipal roads, created the equivalent of one year of full-time work for more than 31,000 people and provided a solid foundation to support the more than 300,000 transportation-related jobs throughout the province. In Northern Ontario, where some 2,000 people work directly for MTO, the ministry's annual \$87.5 million payroll makes it one of the region's largest employers.

An important part of the ministry's capital spending in 1991-92 involved more than \$75 million under the government's Anti-Recession Program. This money was used to fund municipal road-related projects that provided work for people in communities across the province that were hard hit by Ontario's difficult economic situation.

### **Expanding and rehabilitating the provincial highway system**

The ministry awarded highway construction and maintenance contracts in 1991-92 worth more than \$420 million. This work included rehabilitating more than 850 kilometres of roads, replacing 15 bridges, widening 35 kilometres of highways, constructing nine kilometres of new roads and three new highway interchanges and building 50 new bridges. In all, the work created the equivalent of one year of full-time work for about 14,000 people. Major projects that began or continued during the fiscal year included:

- widening parts of Highway 401 between London and Woodstock to six lanes from four lanes;



KEELE STREET  
DUFFERIN STREET  
ALLEN ROAD

3 KM  
5 KM  
5 KM

- completing the widening of the E.C. Row Expressway in Windsor to four lanes;
- constructing Highway 24 (New) around Hespeler in Cambridge;
- constructing Highway 403 between Ancaster and Brantford;
- extending Highway 403 in the Burlington area from the QEW to Highway 5;
- constructing Highway 407 between Highway 427 and Dufferin Street north of Toronto;
- widening Highway 115 to Peterborough;
- expanding Highway 417 (the Ottawa Queensway) to six lanes from four lanes between Woodroffe Avenue and Moodie Drive;
- constructing the new Highway 416 link from Highway 16 at Century Road and Highway 417;
- building the Highway 11/17 interchange in North Bay;
- adding a new interchange at Highway 69 (New) and Highway 124 in Parry Sound; and
- upgrading Highway 61 between Thunder Bay and the U.S. border.

### **Strengthening the municipal road network**

The 136,544-kilometre network of municipal roads in Ontario represents a vital component of the provincial transportation system, promoting the efficient movement of people and goods in every corner of the province. The municipal roads system is expanding by about 600 kilometres a year and it includes some 8,824 bridges with spans of six metres or more.

The ministry supports economic growth throughout the province by providing transportation funds and subsidies for building and maintaining the municipal roads system. The subsidy program's rates vary from 50 to 100 per cent, depending on the size of the municipality, the type of work being undertaken and each municipality's ability to pay. The program also includes funding assistance for municipal ferry services, highway connecting links, development roads, roads in areas without municipal organization, township sidewalks and transportation demonstration projects.

In fiscal 1991-92, the ministry provided a total of \$826 million for improving and maintaining the municipal roads system. Those funds were distributed among 879 organized municipalities, including regions, counties, cities, towns, townships, villages and First Nations.

MTO's expenditures supported substantial employment in hundreds of communities throughout the province, including the estimated 8,000 permanent staff employed by municipalities for road maintenance and construction. The ministry's funds also provided direct and indirect employment opportunities for hundreds of local contractors and suppliers.

Under the Anti-Recession Program, municipal roads improvements received more than \$52 million, stimulating additional employment throughout the province. Some 546 individual projects were undertaken - ranging from cutting back brush at the roadside to major road and bridge reconstruction.

### **Extending Ontario's lead in public transit**

The growth of public transit in Ontario during the past four decades has been outstanding. As the first jurisdiction in North America to subsidize local public transit, Ontario has developed and maintained a strong leadership position in providing regular and specialized transit services and in the manufacturing of transit-related technology and equipment.

This leadership role was recognized during the year when Gerry Johnston, the ministry's Assistant Deputy Minister for Planning, was awarded the prestigious American Public Transit Association State and Local Distinguished Service Award for leadership and outstanding vision in transit in North America.

In 1991-92, the ministry provided a total of \$422.5 million to municipalities for operating and expanding their transit services, an increase of more than five per cent from the previous year. In all, 80 municipalities received funding for conventional transit systems, money that was used to protect the province's significant investment in existing facilities and ensure continued high levels of service and reliability.

MTO's capital expenditures for transit during the fiscal year totalled \$172.9 million. The funds were used to purchase a total of 233 transit buses; acquire computer equipment that enhances safety and efficiency; complete transit garages in St. Catharines, London and Mississauga; construct new transit terminals in Barrie and Cambridge; and undertake a number of other transit-related capital projects in other parts of the province.

Public transit is a major source of high value-added employment in Ontario. Most of MTO's transit support dollars are spent by municipalities on goods and services produced by Ontario industries, including major transit equipment manufacturers in Mississauga and Thunder Bay and numerous other suppliers elsewhere in the province.

To ensure the continued viability and future development of Ontario's rail equipment industry, the Ontario government entered into negotiations with Bombardier Inc. for the sale of the Urban Transit Development Corporation (UTDC), which is a provincially owned Crown Corporation. UTDC is the only Ontario-based producer of rail mass transit equipment, and employs some 860 people at plants in Thunder Bay and Kingston. UTDC also supports employment for more than 2,000 other people who work for companies that supply the corporation with a wide range of goods and services.

Quebec-based Bombardier Inc. is a Canadian company with a strong track record in mass transit. During the past 17 years, the firm has sold about \$4 billion worth of transit equipment, 90 per cent of which has been exported to more than 20 countries around the world.

### **TRANSFOCUS 2021 aims at 30-year plan for Niagara - Lake Erie area**

Until recently, a large part of the ministry's organizational structure was devoted to studying and planning for each of the major modes of transportation – road, rail, water and air.

In 1991-92, however, the increasingly complex and interdependent relationship between all aspects of

transportation, society and the economy led MTO to make a major shift in its approach to planning – away from concentrating on separate transportation modes and toward treating the modes as complementary components in a unified system.

This change of emphasis during the last fiscal year led to the first of what will be a series of multi-modal, fully integrated strategic planning studies that MTO will conduct in the 1990s.

TRANSFOCUS 2021 aims to develop a long-term, comprehensive strategic transportation plan for a large study zone consisting of the regions of Niagara, Haldimand-Norfolk, Hamilton-Wentworth, the County of Brant and the City of Brantford. The study area represents one of the most vital economic transportation corridors in Ontario.

TRANSFOCUS 2021 will examine the current status and future development of all the major transportation modes – road, rail, water and air, including the needs of people with disabilities and elderly people – in the larger context of a fully integrated transportation system. The study will weigh the major local issues in transportation against a set of broad provincial objectives intended to integrate transportation with economic, environmental, social and land use objectives.

Using extensive public consultations, TRANSFOCUS 2021 will be the first attempt in Ontario to blend local needs and aspirations with the future needs of the province's transportation system. The result will be a detailed 30-year transportation plan for moving people and goods effectively and serving the needs of the public, local businesses and industry.

### **Ontario transportation takes the world stage**

This year was a busy one for the ministry's new External Relations and Partnerships Office which, along with the Transportation Industry Office, coordinates MTO's activities with external partners in Ontario and around the world. During the year, the ministry hosted some 15 international delegations from countries that included Australia, China, Ghana,

Iceland, India, Indonesia, Korea, Namibia, Norway and Saudi Arabia.

One of the ministry's most important roles in the area of international trade is to promote Ontario companies that provide transportation-related goods and services to potential buyers from around the world. MTO Ontario-based manufacturing and service firms establish key foreign government contacts which can help them win contracts in the international market – spurring new exports of Ontario-produced goods, services and technologies.

In the past, MTO has assisted various Ontario and Canadian companies in obtaining international work in areas such as freeway traffic management systems, consulting engineering and transportation equipment supply. This year, ministry staff provided numerous Ontario companies with technical, financial and marketing advice; helped establish contact networks and bring a range of new Ontario products to market; encouraged the exchange of technical and product information; helped create Ontario-based export consortia and provided numerous letters of reference to support Ontario firms bidding on projects abroad.

MTO also co-operated with a number of private companies, Metropolitan Toronto and other provincial ministries in 1991-92 to win the right to host the International Road Federation's 1997 World Meeting in Toronto. Between 3,000 and 4,000 international delegates are expected to attend the event, which will provide many opportunities for showcasing Ontario- and Canadian-made transportation products and services.

### **MTO consulting service helps smaller companies compete**

Today's highly competitive economy can be a challenge for small and medium-sized firms, especially if they are looking to solve transportation and distribution problems or break into new markets. But many such firms have discovered the ministry's Physical Distribution Consulting Services Office can provide them with expert assistance that can give them a competitive edge.

MTO's physical distribution consultants provide technical information and one-on-one counselling and

advice designed to improve the participating firms' logistics management skills, economic performance and overall competitiveness. These services, along with detailed site studies for firms looking to locate in Ontario, helped spur considerable economic development and growth in many communities across the province.

In fiscal 1991-92, physical distribution staff prepared a total of 174 comprehensive reports for small and medium-sized companies and completed 19 detailed community economic projects in every region of the province. It is estimated this work reduced distribution costs by more than \$5 million for the companies. As well, the increased competitiveness led to \$11 million more in annual sales.

The consulting office's toll-free Northern Ontario Freight Rate and Information Service also provided detailed information to 159 firms during the year. This service led to estimated distribution cost savings for Ontario companies of more than \$2.3 million. By increasing companies' efficiency and competitiveness, the ministry's physical distribution consulting office is making a significant contribution to Ontario's economic renewal – supporting existing jobs and helping to create new ones.

### **COMPASS enjoys international success**

COMPASS – Ontario's new, electronic interactive driver information system – was first installed two years ago on a section of Highway 401 across the top of Toronto, from Martin Grove Road to Yonge Street. The ministry has since built a five-kilometre extension on Highway 401, from Martin Grove Road west to Renforth Drive. The overhead highway message/sign boards transmit traffic information to motorists about problems and congestion along the constantly monitored route.

The system's aim is to maximize existing freeway capacity by reducing traffic congestion, collisions and delays and the related fuel consumption and vehicle emissions that result from long rush-hour tie-ups and roadway blockages.

A key component of the COMPASS concept is the Traffic and Road Information System (TRIS) – a service that automatically faxes accurate, up-to-the-minute



traffic information on accidents, delays, construction and maintenance activities to local news media, emergency services and other agencies. The TRIS service has operated successfully throughout the Toronto area since the spring of 1991. Early in 1992, MTO began providing a live feed from COMPASS video cameras to Toronto's Citytv, to help commuters plan their morning routes before leaving home.

Most of the engineering consultants and equipment suppliers involved in the implementation of the COMPASS system are based in Ontario. Many of these companies are now enjoying significant success in selling their services and products in markets across Canada and abroad, including the United States, Scotland, the Middle East and Hong Kong.

### **Who are you going to call?**

In February 1992, the ministry launched a new, toll-free telephone information service for provincial truckers. The new service is designed to be especially helpful to owner-operators in the province, who cannot afford to spend a lot of time away from their "rolling" offices to call different government offices for information on provincial trucking policies, regulations and licensing.

The Truckers HelpLine – along with its French-language equivalent, *Info Camionneurs* – provides Ontario truckers with a one-window, single-call service, a direct connection to knowledgeable people who can provide fast answers to their questions without referring them to other departments. If a question cannot be answered on the spot, it is researched, and the HelpLine staff calls the trucker back with the needed information. The service is designed to promote an efficient, well-informed trucking industry, which enhances productivity in a sector that is vital to Ontario's economic well-being.

### **Intelligent vehicle/highway technologies taking off**

On some roads across the province, it is still possible to catch a glimpse of the occasional Model T, rattling along on wooden-spoke wheels after hundreds of hours of painstaking restoration. But while such sights can breed temporary nostalgia for the days of

kerosene headlights, rumble seats and solid rubber tires, there is little doubt that the steady march of technological progress is gradually creating a whole new era in transportation in Ontario.

The cutting edge in transportation technology today is Intelligent Vehicle/Highway Systems (IVHS), which use advanced computer and communications systems to improve efficiency and safety and reduce environmental pollution. Current IVHS technology links components of the transportation system – drivers and travellers, vehicles, roadways and control centres – into integrated systems.

One example of an IVHS system uses roadside scanners to send and receive traffic- and road-related safety information to and from passing vehicles. Variations of such systems are currently used by North American trucking firms to keep track of their fleet vehicles, and researchers and developers are extending the technologies to enable several other potential uses throughout the surface transportation sector.

MTO stepped up its IVHS program in 1991-92. The program is designed to foster provincial economic renewal and improved transportation productivity and mobility by developing practical uses for advanced IVHS technologies. It is intended to help Ontario keep pace with similar initiatives currently under way in Europe, Japan and the United States. One of the first products to be developed under the program, called TravelGuide, will be a portable traveller information computer – which will serve as a focal point for Ontario-based development of advanced transportation technologies.

Another initiative started in 1991-92 involves the ministry and a number of U.S. states. The I-75/AVION project is designed to improve trucking operations along the I-75/Highway 401 corridor from Florida through Ontario to the Quebec border. The project is looking at ways to use automatic vehicle identification (AVI) to keep truck inspections and paperwork to a minimum and reduce delays at border crossings, while continuing to control vehicle safety and weight.

MTO also stepped up its efforts to bring some of the efficiency and cost-saving benefits of IVHS to public transit in Ontario by introducing advanced

vehicle location and control systems (AVLC). During the fiscal year, the ministry worked with several transit properties in the province to develop standard specifications for purchasing and using the high-tech products that are needed for AVLC. A recently completed software package will significantly improve the service provided to the disabled community by Ontario's paratransit systems by automating the scheduling of rides for patrons.

To make industries, academia and governments aware of the many opportunities in the growing IVHS field, the ministry also jointly organized a major IVHS conference during the year. The other conference partners included the Transportation Association of Canada, the federal Transportation Development Centre, the Canadian Urban Transit Association and the Quebec Ministry of Transportation.

### Remote airports bring economic recovery closer

Air travel was a considerable adventure for most people only 30 years ago. Today, with the increasing globalization of the economy, business travel has become a routine part of economic life.

In remote areas of Northern Ontario, where population centres are located far apart and far from southern cities and markets, an efficient, accessible air travel network is just as important as an effective highway system is to more populated areas.

During the past two decades, MTO's remote northern airport program has helped increase the number of airports in the North to 57 from 13. In 1991-92, the ministry operated 25 remote airports in Northern Ontario and provided northern municipalities with capital remote airport funding of \$7 million and operating subsidies of \$1.5 million.

### Wasteless highway concept comes closer

During 1991-92, public concern about the environment was somewhat eclipsed by concerns about the economy. But efforts to promote a healthy environment remained close to the top of the public agenda and high on the government's list of priorities.

With a larger capital budget than any other provincial government ministry, MTO is in a unique position to take environmentally friendly action in all parts of the province. At the heart of the ministry's environmental strategy is the concept of the wasteless highway, which aims to eliminate all salvaged road wastes such as concrete, asphalt and timber by reusing them in new construction projects. Most highway construction projects do not start until seven to 10 years after the planning begins and MTO uses that time to carefully consider all the possible environmental, social and natural impacts of the work.

During 1991-92, many of MTO's operational activities helped further the process of minimizing highway waste. These efforts included:

- a joint project between MTO and the Ministry of the Environment in Thamesville to use scrap rubber from used tires in hot asphalt mix;
- experiments that used waste asphalt pavement and concrete in a granular base as material for building road shoulders;
- evaluations of new, non-polluting, water-based paints for traffic marking and coating steel bridges;
- the development of new, environmentally friendly techniques for repairing bridges; and
- a joint project with Domal Envirotech to recycle old tires for use as transitional collars for maintenance holes on local roads.

During the year, the ministry revised its Provincial Highways Program Class Environmental Assessment and submitted it to the Ministry of the Environment for review and approval. MTO also contributed to the government-wide initiative to develop major reforms to the province's Environmental Assessment Act.

Ministry staff participated in the development of a provincial Wetlands Policy Statement during the year

and completed a new manual on noise policies and procedures for highway maintenance and construction. The manual contains recommendations on how to predict and mitigate the noise impact of provincial highways throughout the province.

In partnership with the Ontario Good Roads Association, the ministry also delivered environmental training courses to municipal maintenance and operations staff through the MTO-supported C.S. Anderson Road School, based at the University of Guelph's main campus.

### New highway lights reduce energy bills

In addition to maintaining the hard surface of Ontario's extensive network of highways, the ministry must also ensure that provincial roadways are adequately illuminated to promote safe night driving. To accomplish this objective, MTO maintains more than 30,000 special highway lights, called luminaires.

During the past several years, MTO has replaced more than two-thirds of the old-style lighting technology (mercury vapor lamps) with newer equipment – high-pressure-sodium lights, which last longer and are more energy-efficient.

Until recently, the ministry's policy was to replace the mercury units with high-pressure-sodium technology as the older units burned out. But in early 1991, a close examination of MTO's electricity bill revealed that, while only 29 per cent of the highway lighting used mercury vapor technology, the mercury lighting accounted for more than 44 per cent of MTO's electricity costs for lighting. Cost-conscious operations staff proposed an accelerated program to replace all the mercury units that are still in use.

The program will be carried out between 1991 and 1995 and the ministry will replace the remaining 8,916 mercury vapor lights with high-pressure-sodium units. When the project is completed, MTO will have reduced the total amount of energy it uses to light provincial highways each year by more than 2,000 kilowatt-hours. The resulting cost savings are estimated at \$630,000 per year.



## Lower-salt diet good for roadways and environment

Road salt has proven its effectiveness in improving the safety of provincial highways in winter conditions, but over-salting can cause needless environmental harm to the soil and water near roadways. That is why, like many health-conscious people in Ontario, some provincial highways are going on a diet that involves a lot less salt.

In Sault Ste. Marie District, for example, ministry staff made a concerted effort during 1991-92 to reduce the use of road salt while continuing to provide an acceptable level of service. The initiative resulted in a salt reduction of about 30 per cent and an estimated savings of \$600,000.

MTO also co-operated with Hope Township and Northumberland County officials in an information exchange program designed to safely reduce the amount of road salt used during the winter of 1991-92. The initiative, which was prompted by local concerns about road salt's impact on drinking water, resulted in the ministry's reducing salt use in the Welcome Highway 2 Route by 48 per cent from the previous winter with significant cost savings and no reduction in the level of service on the highway.

## Moving to cleaner transit

When automobile commuters find themselves behind a conventional transit bus in heavy summer traffic, they know what to expect: an irritating and smoky reminder of transportation-related air pollution. While it is far more energy efficient to transport 50 people on a single bus than in 50 separate cars, it is not the perfect solution to protecting our air quality, particularly in urban areas.

During fiscal 1991-92, the ministry continued its research to evaluate the potential benefits of using cleaner-burning alternative fuels and technologies in public transit vehicles. In addition to reducing the environmental impact of public transit, the program also makes a significant contribution to Ontario's economic renewal.

Back in 1985, MTO initiated the development and testing of natural gas buses, with pilot projects in Hamilton and Mississauga. Some 50 natural gas buses have since been purchased from Ontario Bus Industries

by the Toronto Transit Commission, the Hamilton Street Railway and Mississauga Transit. The buses are currently being used in regular service and are being evaluated for durability, economy and environmental impact.

To refuel its new natural gas buses efficiently, the Toronto Transit Commission recently built a state-of-the-art filling station that can have the buses back on the road in just five minutes. As a result of the ministry-assisted demonstration program, Ontario Bus Industries has sold 150 natural gas buses to transit systems in the United States.

In October 1991, the ministry helped fund a new program in Windsor to evaluate six methanol-powered transit buses in daily service. The project will assess the operational, economic and environmental benefits of running the buses on 100 per cent methanol, which burns more cleanly than diesel fuel.

During 1991-92, MTO also participated with OC Transpo in an Ottawa project designed to test the effectiveness of devices that can trap many of the unburned hydrocarbons and other particulate matter emitted by conventional transit buses. The traps have been installed on two new buses and six old ones. The project will determine whether the traps are effective in reducing those thick clouds of black smoke that can be such an irritating part of rush-hour commuting.

## NGV gets high-tech upgrade

Clean-burning, economical natural gas for vehicles (NGV) has been available as an alternative transportation fuel for more than 40 years. Until recently, however, the technologies available to convert gasoline-powered engines to natural gas were just as old. Many modern automobiles – most of which have sophisticated electronic engine controls – do not perform as well after being converted to run on natural gas.

With support from MTO and a number of other government and private-sector partners, ORTECH International of Mississauga has developed a high-tech solution: a natural gas fuel injection (GFI) system that combines a computer, a metering valve and small pressure regulator in a conversion kit that works on any gasoline-powered car or light truck.

Tests of the injection system have shown that it reduces vehicle emissions by about 30 per cent and cuts fuel costs in half. ORTECH has signed an agreement with Grantech Manufacturing of Kitchener to mass-produce the GFI kits and orders are now pouring into Ontario from across North America and Europe.

MTO also supported work during the year by Mississauga-based Yugotech to develop an advanced natural gas fuel delivery system, the advanced gas injection system, (AGIS), for cars and light trucks. The work involved conducting tests on several AGIS-equipped vehicles to help reduce the vehicles' exhaust emissions. Yugotech hopes to take the AGIS system past the development stage into commercialization and to start manufacturing the system in quantity in Ontario.

### Tracking down CO boosters

During 1991-92, MTO continued to test new, high-tech remote detection equipment that can measure individual vehicle exhaust emissions, which include unburned hydrocarbons, particulates and harmful gases such as carbon monoxide (CO).

During a period of several months, the remote equipment monitored all vehicles entering the ministry's head office complex in Downsview. When the ministry selected some of the vehicles for detailed emission testing, it was found that about 50 per cent of the carbon monoxide emitted was being produced by only 10 per cent of the vehicles. MTO continued to study the feasibility of adapting the remote testing technology to monitor the emissions of larger, diesel-powered vehicles, such as buses and transport trucks.

### How much is that highway in the window?

One of the many cost-saving initiatives studied by the ministry during 1991-92 was the Adopt-a-Highway concept, which is practised in many U.S. states as a cost-effective method of keeping the roadside litter-free. The concept involves forming partnerships with community service organizations and others who volunteer their time and services to take care of a stretch of roadway - usually a few kilometres long.

Adopt-a-Highway initiatives in the United States have proved to be very useful at providing community-

minded citizens with a way to make a worthwhile, highly visible contribution, while also helping cash-strapped governments meet their financial constraints and ensure the quality of the roadside environment.

Trial Adopt-a-Highway projects began in 1991-92 in MTO's Northwestern Region and were reported to be both highly popular and successful. A decision on whether to proceed with a provincewide program will be made after the trial projects have been fully evaluated.

### 3Rs spell sizable savings

During the year, MTO expanded its use of the 3Rs that have long been associated with environmental protection: reduce, reuse and recycle. And the results are paying off in both reduced environmental impact and significant cost savings.

MTO expanded its tire retreading program to all of its districts during the year as well as to several other ministries. The program, which will eventually be extended to the entire province, requires the use of retreaded tires on all light and heavy trucks and off-road equipment and the removal for recycling or reuse of all scrap tires from ministry districts and patrol yards. Retreading the old tires will divert an estimated 180 tonnes of rubber from provincial landfills and result in annual savings of about \$90,000.

MTO established standing agreements in 1991-92 with numerous suppliers across the province to purchase large quantities of bulk engine oil. The use of the oil, which must contain at least 50 per cent refined stock, is now mandatory in all provincial government vehicles. The policy reduces the amount of virgin fossil fuel consumed by the government's fleet by more than 50,000 litres per year.

As well, all MTO garages established rebuild and exchange programs for vehicle alternators and starters. The program will lead to estimated savings of some \$75,000 a year. Another new policy was established to adopt white as the official color of Ontario government vehicles, with the exception of snowplows, maintenance and construction equipment. The policy will enable fleet vehicles to be transferred more easily when they are sold and eliminate the need for extensive repainting by new owners.

## Savings look good — and not just on paper

With concerns about the environment and conservation running high, the 3Rs are having an impact on many of the everyday administrative procedures used by the ministry. In September 1991, MTO formed a new Green Route committee to co-ordinate the ministry's environmental activities under the government's Green Workplace and 3Rs programs. The work of the committee has already led to some promising results.

During the year, for example, MTO started using self-adhesive labels to extend the life of inter-office envelopes that have no room left for addresses but are otherwise still in good condition. The practice will save an estimated \$1,500 per year.

As well, the ministry converted all its high-volume photocopiers to use the double-sided mode. The move is expected to reduce the use of copier paper ministry-wide by about 15 per cent. Most of MTO's heavy-duty photocopiers were also fitted with automatic power-down switches to reduce energy consumption when the machines are not in use. MTO has established a policy to require all new photocopying equipment to have this feature in the future.

MTO also moved to ensure that all its offices across the province meet government-wide requirements for a minimum of 50 per cent recycled content in copier paper. By meeting the requirements, the ministry will use about 80 tonnes of recycled paper each year — saving an estimated 1,200 trees that would otherwise be needed for new pulp and paper.

In MTO's Publishing Management Office, five old printing presses were replaced with high-speed

copying equipment that can use double-sided, recycled paper for more than 50 per cent of all jobs. The changeover will not only save paper, but also eliminate the use of printing chemicals, non-disposable printing plates and other chemical wastes. In addition, MTO adopted a policy during the year which requires that all short-term printing done outside the ministry, including the printing of the Ontario Road Maps, use paper with at least 50 per cent recycled content and 100 per cent vegetable inks.

During the year, MTO began requiring that all the tenders it receives be printed double-sided, where possible. The policy is expected to reduce the amount of paper used in the tendering process by about 30 per cent — or some 10,000 single sheets of paper. The ministry has also established a policy requiring local furniture suppliers to deliver new merchandise wrapped only in blankets, which can be taken away and reused after delivery. The policy will reduce MTO's annual total of packaging waste by between two and three tonnes.

Thousands of glass coffee mugs were distributed to employees at MTO's Downsview head office complex. The measure will reduce the number of disposable styrofoam cups used each year by about 100,000. The Downsview complex also set up numerous recycling centres during the year, each of which features separate containers for fine paper, newsprint, styrofoam, blue box material and regular garbage. The highly visible recycling centres have resulted in a 41 per cent reduction in the amount of material the complex sends to local landfills.





### Cutting the cost of operations

Cost-effective and efficient operations are always important, but particularly so during a period of fiscal restraint. Throughout the province, MTO's regional and district offices worked to reduce operational costs wherever possible, while continuing to maintain high-quality services.

Some of the initiatives designed to save costs and improve efficiency during the year included:

- consolidating highway patrol yards to maintain service levels out of fewer locations; and
- switching to single-operator snowplows.

During fiscal 1991-92, the ministry developed and released a new, electronic version of the Ontario Provincial Standards Drawings and Specifications. The material can now be accessed on a standard PC terminal. The standards are used by municipalities, consultants, contractors and suppliers to promote consistent, high-quality design and construction of all major transportation facilities.

MTO's Surveys and Design Office continued to urge major partners to adopt standard specifications and drawings in all their highway and bridge related projects. Across the province, MTO's district office staff also continued to encourage and assist local municipalities to issue joint tenders wherever possible for the many common items they purchase, such as fuel, oil, road salt and culverts. The joint tenders help several municipalities at once to take advantage of lower prices through bulk buying.

MTO also assists the efficient movement of goods by investing in new equipment and facilities. In MTO's Southwestern Region, for example, the Putnam South truck inspection station received a new, seven-platform static scale and an upgraded console controller. The new scale is designed to speed up the inspection process, reducing the time lost by truckers who stop at the station. The state-of-the-art device is one of only two in North America, and is expected to significantly improve the station's overall efficiency.

### Promoting productive partnerships

During 1991-92, staff throughout the ministry worked on several new initiatives designed to promote greater efficiency and productivity throughout Ontario's transportation sector. Highlights of these initiatives included:

- studying ways to make Ontario's trucking industry more competitive;
- designing a new business skills course for truck owner-operators, in co-operation with the Owner-Operators' Association and the Ministry of Skills Development;
- updating the Ontario Intercity Guide, which provides current information about passenger transportation modes and facilities throughout the province;
- helping with the incorporation and licensing of the new Goderich-Exeter Railway, a short freight line which began operating under provincial jurisdiction in April 1992;
- studying the impact of federal tanker safety policies on the cost of shipping petroleum products and chemicals on the Great Lakes; and
- sponsoring a new Electronic Bulletin Board for the marine industry, to improve internal communications and electronic file transfer among professionals within the industry.

### Energy savings boost productivity

Transportation accounts for about one-quarter of all the energy used in Ontario each year and represents an enormous economic and environmental cost. During fiscal 1991-92, the ministry continued to provide information on a wide range of energy efficiency and productivity measures that can help Ontario's transportation sector reduce fuel consumption - a sure-fire way to reduce costs and boost productivity.

MTO's popular TruckSave program launched the Awards of Excellence during the year to recognize companies that have significantly improved the energy efficiency and productivity of their overall operations.

Two gold and two silver awards were presented to four companies at the Ontario Trucking Association's annual convention. TruckSave also produced a new video, TruckSave Payload, designed to help Ontario's truckers increase their competitiveness through a wide range of efficiency and productivity measures.

MTO staff also worked on a study to develop an implementation strategy for a ridesharing centre for the Metropolitan Toronto area. The work will ultimately help increase the carpooling services available throughout the Greater Toronto Area, with the goal of

reducing traffic volumes, saving energy and lowering pollution.

The ministry's Municipal Energy Program also produced a new instructional video during the year that describes how to maintain local roads efficiently in the summer. The video received its first public screening at the Ontario Good Roads Association's annual meeting in February 1992 and was favorably received by representatives of the province's 879 municipalities.

## Improving Safety

### Road Safety Corporation planning gets under way

In 1992, the government announced plans to create a Crown corporation to improve road safety and co-ordinate road user programs and activities for the entire province. The new Ontario Road Safety Corporation's primary objective will be to reduce the number of collisions in Ontario, thereby reducing the associated costs to taxpayers and the immeasurable cost of human suffering. Those costs, which include income loss, property damage, legal and health care costs, are estimated at close to \$4 billion each year.

When it becomes operational in 1993, the Road Safety Corporation will take over many of the responsibilities of MTO's current Safety and Regulation Division. Those responsibilities include testing, licensing and monitoring the performance of drivers and commercial carriers; qualifying, registering private and commercial vehicles; public education, safety promotion and advocacy; safety research and policy development; and developing partnerships with interest groups throughout the province to promote efficiency, reduce costs and balance a wide range of safety concerns.

As a Crown agency, the Road Safety Corporation will have an arms-length relationship with the ministry, which offers greater flexibility in securing government-wide and private sector funding. The

corporation will also be able to devote its energies to developing community-based actions, through partnerships and joint investments with local groups, the private sector and other government agencies. Ultimately, a shared approach to responsibilities and a broader base for funding in this important area is expected to result in better road safety campaigns and programs across the province.

### Working for safer roads

During 1991-92, the ministry continued to place a high priority on road safety. Major policy work continued on safety concerns related to new and young drivers and on the issue of a graduated licensing system for Ontario.

MTO's Safety Planning and Policy Branch conducted several new research studies, surveys and data analysis projects aimed at increasing the ministry's understanding of the main factors in road safety. This work included examining the frequency of driving with a licence suspension, the relationship between accident rates and the number of kilometres driven and the skills and knowledge levels of several different road user groups.

One of the year's highlights was the formal implementation of the Canadian Driver Licence Compact with Newfoundland, Alberta and Manitoba.

Under the agreement, traffic and criminal code convictions will now be entered against a driver's record in all the participating provinces, regardless of where the infraction occurred.

The ministry also reached an agreement with New York State to exchange information on traffic violations. The agreement is the first between the province and a U.S. state.

### Getting truckers off the skids

MTO's three-year evaluation of anti-lock braking systems (ABS) for trucks continued during 1991-92, with this year's data collected from B-train tankers. In addition to evaluating how the systems perform in daily fleet service, the project also involves a series of special tests that examine the impact of ABS on stability and performance stopping.

Although the testing program has not yet been completed, ABS-equipped vehicles have already demonstrated a number of important safety benefits. In particular, the project has demonstrated that ABS systems enable drivers to retain full control of their

vehicles even during simulated emergency braking – a feature that has already led some operators to adopt the technology.

### Ice prediction systems on the way

In many European countries and some U.S. states, local transportation agencies improve safety and efficiency by using new, high-tech systems that predict the formation of ice on the road surface. The systems consist of a roadside weather station, road sensors, a personal computer and a weather forecasting service that assesses up-to-the-minute driving conditions on bridges and roadways that are known to experience problems with icing.

MTO purchased and installed two state-of-the-art ice prediction systems and tested them on two bridges that have chronic ice formation problems. The system's early results appeared promising and the ministry plans to continue its tests to determine the extent to which the systems can increase winter road safety and reduce operating and highway maintenance costs.

## Increasing Access

### New focus for improving customer service

For decades, private sector companies have had a popular adage to reflect the importance of people who buy their products and services: "The customer is always right." In the highly competitive economy of the 1990s, this business proverb is proving to be truer than ever.

With the provincial government placing an even greater emphasis on excellence in the service it provides to the public, MTO's 75-year tradition of providing high-quality services gives it an outstanding track record on which to build. During fiscal 1991-92, the ministry's drive to improve customer service got a new, central focus – with the creation of a Customer Service Branch at head office in Downsview.

The new branch has a broad mandate to work

with all ministry staff, both as individuals and in groups, to generate excitement for, and greater commitment to, the highest possible levels of customer service. The branch was created from several existing MTO business units where the staff deal directly with the public – including road information services, the MTO library, the map office, the central registry and the Freedom of Information and Protection of Privacy Office.

Customer Service Branch staff will work in partnership with all areas of the ministry to ensure that excellence in customer service receives a high priority in all MTO policy and program initiatives. The branch will also help identify and encourage the adoption of innovative customer service techniques and technologies that can improve public satisfaction with



the ministry's programs and services.

In the future, the branch plans to create an MTO service excellence group, whose role will be to increase staff awareness of new customer service ideas from all sectors of the economy, and determine which ones can be adapted and used by the ministry. During 1991-92, branch staff also started laying the groundwork for a new public enquiry centre for the ministry, which will be called MTO-INFO.

### Accessible transit growing fast

During 1991-92, the ministry continued to promote the use of regular transit for all people, through its Easier Access and Community Bus programs.

Easier Access helps pay for special features that can be added to regular transit vehicles, such as a kneeling feature; additional grab rails; priority seating; improved lighting on stairs, under seats and outside doors; high-contrast destination signs and public address system improvements; a more accessible stop-request system; and other measures designed to make regular transit vehicles easier to use for frail, elderly and people with mobility limitations.

Six transit systems across the province – Toronto, Ottawa, Hamilton, St. Catharines, Sudbury and Belleville – participated in an Easier Access demonstration project. The project involved refurbishing buses with special Easier Access features and training drivers to be sensitive to the special needs of all passengers. In another initiative under the program, the Toronto Transit Commission also added platform edge markings and worked on new designs for including escalators and elevators in its subway stations.

MTO's Community Bus Program supports the use of small, low-floor transit vehicles on routes that connect elderly people and people with disabilities with important destinations such as medical and shopping centres. Previous successes under the program led to two new Community Bus demonstration projects in Welland and Oakville.

The ministry's strong support for specialized transit began in 1979 and, through the years, has led to a significant increase in specialized transit services right across the province.

Back in 1979, the program began with the participation of 21 transit companies. The number of municipalities offering specialized transit services has since increased steadily – rising to 146 in fiscal 1991-92 from 88 in fiscal 1990-91.

Ontario's leadership in this area received special recognition. Thanks in part to many years of continued support from the ministry, the City of Welland's transit corporation received a national five-star award in recognition of its all-round achievement in providing integrated accessibility, through both its regular and specialized transit services.

In all, the ministry provided a total of \$39.3 million in operating and capital funding during the year to municipalities for specialized transit services for the elderly and people with disabilities. Some \$37 million of this was for operating expenses, enabling people with special transit needs to make more than 3.5 million special transit trips.

The ministry's Wheelchair Accessible Taxi program, which provides licensed taxi operators with a capital incentive grant of \$10,000 per vehicle to cover the cost of converting the taxis for wheelchair access, expanded into 12 new communities including the Parry Island First Nation.

Two additional highlights of MTO's accessible transportation programs during the year included co-sponsorship with the Ministry of Industry, Trade and Technology of the third annual People in Motion trade show, and representing Ontario on the Federal/Provincial/Territorial Committee on Road Transportation for Disabled Persons.

### Lower buses mean higher access

The mass transit buses of the future will need to meet a whole range of higher standards – many of which will, in fact, require them to be lower.

The buses will need lower floors, for example, to make them more accessible for all people and especially passengers who are elderly and disabled. And in order to meet the higher air quality standards of the future, the next generation of transit buses will also need to have exhaust emission levels that are much lower than at present.

In anticipation of a growing market for these more accessible, low-polluting vehicles, MTO continued to work in 1991-92 with other governments and the private sector in co-operation with Ontario Bus Industries (OBI) on the development of a hybrid natural gas/electric bus. The bus will have a low floor and an advanced propulsion system that will make it more energy-efficient and more accessible than conventional diesel-powered buses in use today. The research partners are hoping that the new, high-tech vehicle will prove attractive to transit systems across North America and that it can make a significant contribution to Ontario's economic renewal.

### **Making the workplace more accessible**

In response to the government's accelerated employment equity program, the ministry established a separate employment equity office in 1991-92 to work on special initiatives, including the Workplace Discrimination and Harassment Prevention Program and the Employment Systems Review.

The majority of participants hired during fiscal 1991-92 under MTO's administrative and engineering development programs were members of employment equity-designated groups. As well, the ministry obtained more than \$300,000 from the government's Employment Equity Accommodation Fund to provide improved access to MTO driver and vehicle offices for employees and clients with disabilities.

During 1991-92, MTO restructured its Human Resources Branch to improve customer service and overall operating effectiveness. By delayering one level of management, the branch streamlined its internal

reporting relationships and increased the accountability and job quality of all branch staff.

The ministry's Employee Services Office was busy throughout the year in developing new human resources policies for the upcoming relocation of MTO's head office to St. Catharines. This work included holding a career fair in St. Catharines, which provided information and advice to the public on how to apply for ministry jobs when the relocation takes place.

### **Helping women get the right fit**

In an increasingly high-tech age, there is considerable reason to be concerned about statistics that indicate Canada could have a shortage of engineers and other technical professionals by the year 2000. On a large scale, a shortage of engineers could adversely affect Ontario's economy. On a smaller scale, such a shortage could have a negative impact on the ministry's transportation programs.

The anticipated shortage is due to two main factors. First, not enough young people in general are choosing careers in science and technology. And second, more female students need to consider engineering as a career.

During the 1991-92 fiscal year, MTO's Resources Management Branch helped the Women Engineers Video Committee co-ordinate the production of a video to provide information and educational tools to correct this imbalance. The Right Fit is aimed at encouraging adolescents from Grade 7 up, and particularly young women, to pursue a career in engineering.

## Summary

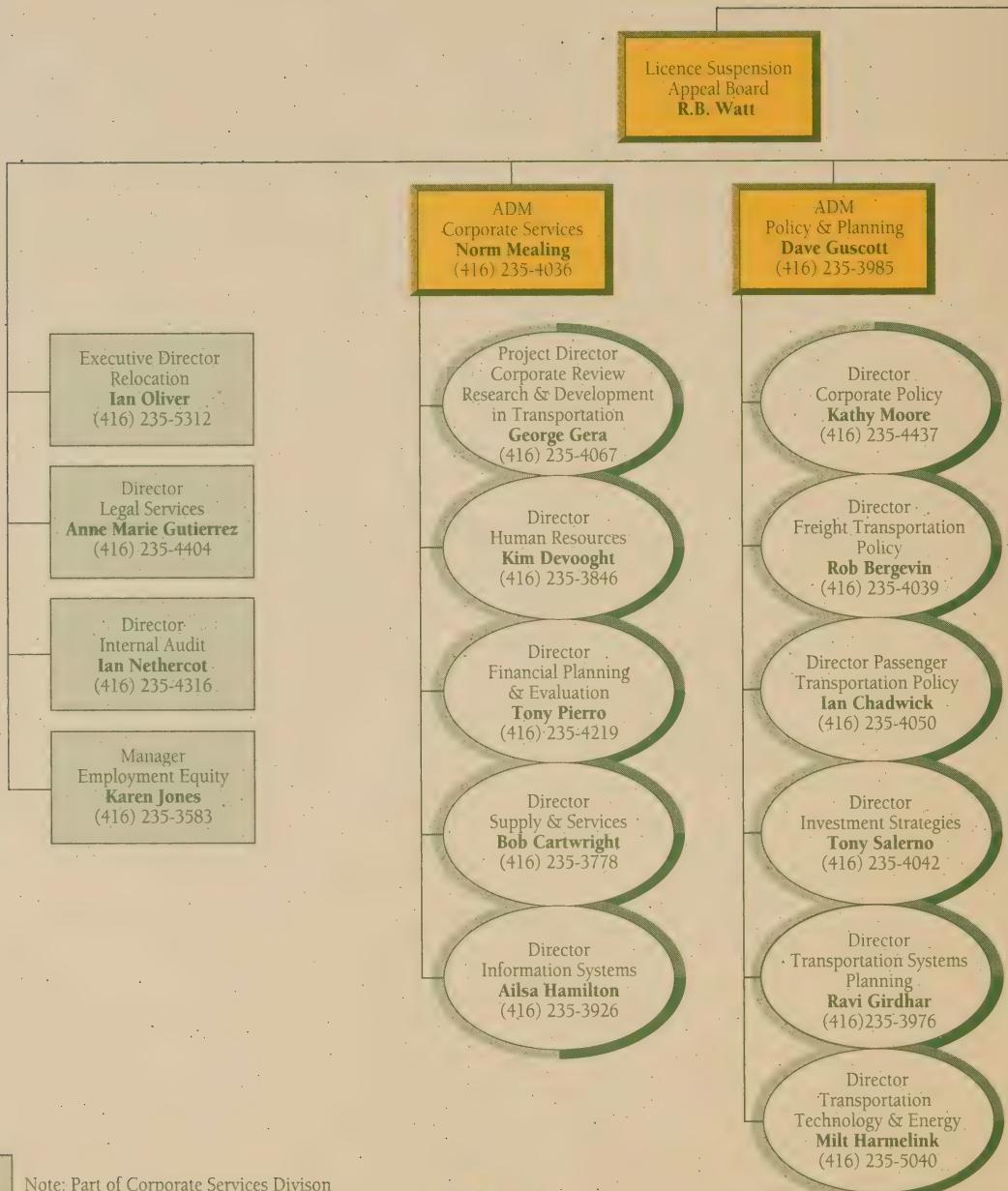
The 1991-92 fiscal year was both eventful and constructive for the Ministry of Transportation. A wide range of activity took place – so much activity that it cannot be captured, or capsulized, in a single report.

We continued our efforts to expand and rehabilitate the province's roads, highways and infrastructure; we continued to reinforce one of the finest public transit systems in the world; we helped smaller, transportation-related companies to compete; we continued our studies on the process of recycling entire highways; we moved ahead with new ideas on the development of a highly creative plan for the environment.

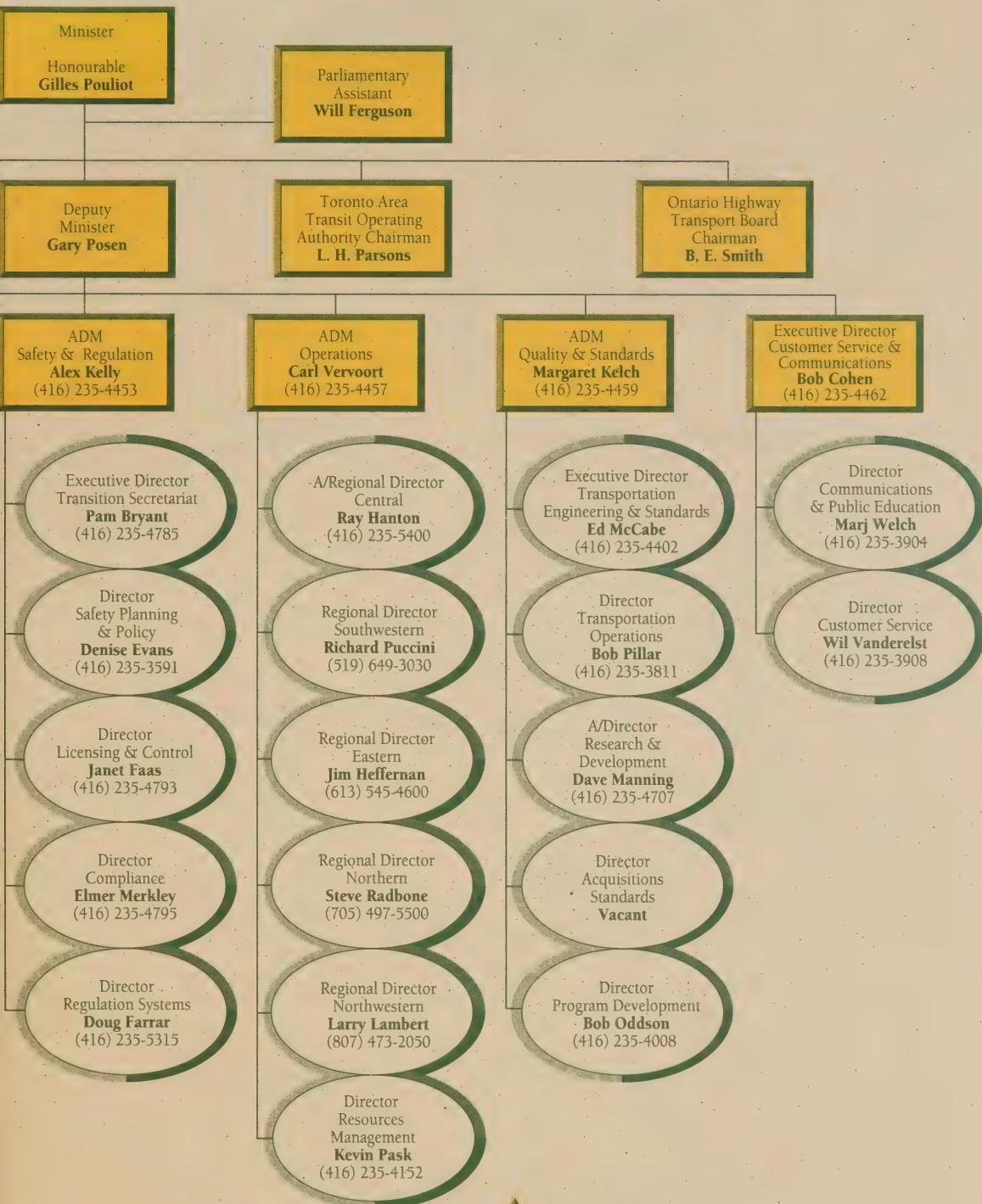
The upcoming year (1992-93) promises more of the same measured and intelligent use of the taxpayers' money in sustaining a transportation system that is second to none in this country and among the best in the world.

We will refine our work on the projects begun in 1991-92 and we will develop more plans and projects to keep Ontario moving toward and even more promising future.

# Ministry of Transportation Organization Chart



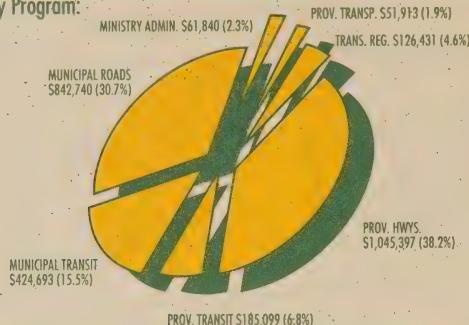
Note: Part of Corporate Services Division  
for administration purposes.



## Expenditures

### Ministry Expenditures 1991/92 (\$ Thousands) Total \$2,738,113

#### By Program:

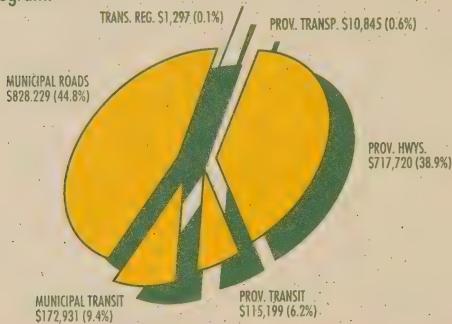


#### By Standard Account:

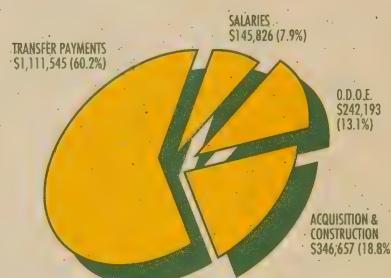


### Capital Expenditures 1991/92 (\$ Thousands) Total \$1,846,221

#### By Program:

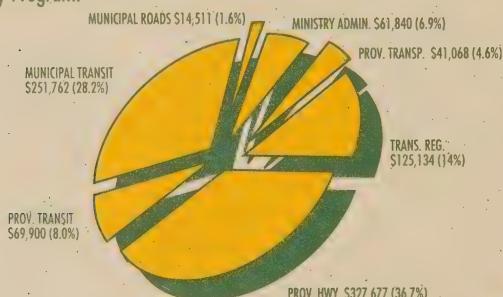


#### By Standard Account:



### Operating Expenditures 1991/92 (\$ Thousands) Total \$891,892

#### By Program:



#### By Standard Account:

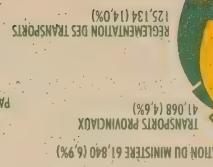


Autres dépenses directes d'exploitation  
775,01 (30,94%)



Par catégorie de dépenses :

Autres dépenses directes d'exploitation  
727,67 (36,7%)



Transport en commun  
69,900 (8,0%)

Transport en commun municipal  
251,762 (28,2%)

Transport en commun provincial  
177,720 (38,9%)

Autres dépenses ministérielles  
115,199 (6,2%)

Autres dépenses directes d'exploitation  
727,67 (36,7%)

Par programme :

Dépenses d'exploitation en 1991/92 (en milliers de dollars) Total : 891,892 \$

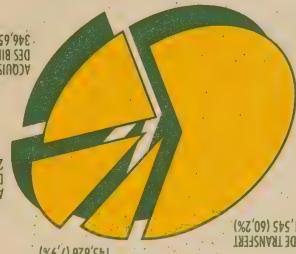
Acquisition/Construction  
346,657 (18,8%)

Transport en commun  
112,931 (4,94%)

Transport en commun municipal  
115,199 (6,2%)

Autres dépenses directes d'exploitation  
242,193 (13,11%)

Autres dépenses



Par catégorie de dépenses :

Transport en commun provincial  
115,199 (6,2%)

Transport en commun municipal  
112,931 (4,94%)

Autres dépenses ministérielles  
115,199 (6,2%)

Autres dépenses directes d'exploitation  
242,193 (13,11%)

Par programme :

Dépenses en immobilisations en 1991/92 (en milliers de dollars) Total : 1 446,221 \$

Acquisition/Construction  
346,657 (17,7%)

Transport en commun provincial  
115,199 (6,8%)

Transport en commun municipal  
112,931 (5,5%)

Autres dépenses directes d'exploitation  
517,414 (16,9%)

Autres dépenses



Par catégorie de dépenses :

Transport en commun provincial  
115,199 (6,8%)

Transport en commun municipal  
112,931 (5,5%)

Autres dépenses ministérielles  
115,199 (6,8%)

Autres dépenses directes d'exploitation  
517,414 (16,9%)

Par programme :

Dépenses du ministère en 1991/92 (en milliers de dollars) Total : 2 738,113 \$

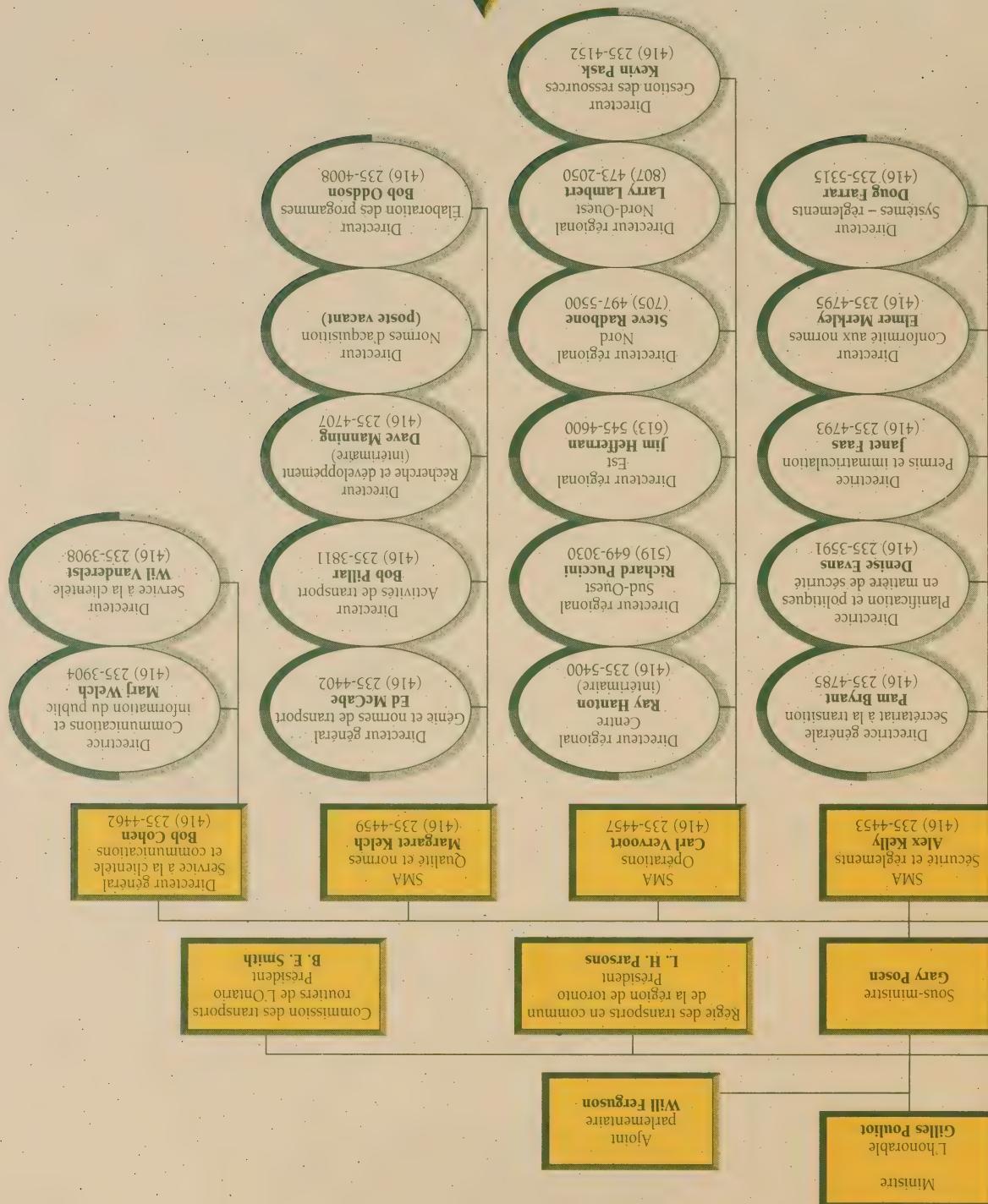
Autres dépenses  
145,826 (7,9%)

Autres dépenses directes d'exploitation  
517,414 (16,9%)

Autres dépenses



Dépenses du MTO



## Mission des Transports Organigramme

Commission d'appel  
des suspensions de permis  
R.B. Watt

(416) 235-3985  
Dave Guscott  
Politiques et planification  
SMA

(+16) 235-4036  
Norm Melching  
Services ministériels  
SMA

(416) 235-4437  
**Kathy Moore**  
Diphtheria  
Polio  
Measles  
Mumps  
Rubella

Chef de projet  
men organisationnel  
triche el développement  
domaine des transports  
George Gerba  
(416) 235-4067

Politiques du transport  
des marchandises  
Rob Bergevin  
(416) 235-4039

Difficulté  
Planification et  
liquidation financières  
Tony Pietro  
(416) 235-4219

Direcetur  
Politiques de transport  
des voyageurs  
Ian Chardwick  
(416) 235-4050

Director  
provisionnement  
et services  
Bob Cartwright  
(416) 235-3778

Stratégies d'investissement  
Directeur : Tony Salerno  
(416) 235-4042

Direcetur  
Planchon des systèmes  
de transport  
Raï Gidhar  
(416) 235-3976

Alisa Hamilton  
(416) 235-3926  
Systems Integration  
Directive

Directeur Energie et technologie  
des transports  
Mith Hamelink  
(416) 235-5040

Chef  
Équité de l'emploi  
Karen Jones  
(416) 235-3583

Verfilmung im Erne  
Lan Nethercot  
(416) 235-4316

Direcció  
Serveis Jurídics  
Mme Marie Guiterrez  
(416) 235-4404

Director, General  
Debt Management  
Lan Oliver  
(416) 235-5312

Pour le ministère des Transports, l'année 1991-1992 a été à bien des égards riche en événements et constructifs. Une vaste gamme d'activités se sont déroulées — une activité si intense, qu'un rapport à lui seul ne suffirait pas à la décrire ou la cerner. Nous avons poursuivi nos travaux d'expansion et de réfection des routes et des autoroutes provinciales ainsi que de l'infrastructure. De plus, nous avons continué à améliorer un des systèmes de transport en commun les plus avancés du monde. Cette année, nous avons aidé des petites entreprises éυrvant dans le domaine des transports en commun à faire concurrence. D'autre part, nous avons poursuivi les études de procédure de recyclage de routes entières. Nous avons même élaboré une étude très créative relative à l'environnement.

En vue de l'avenir, tous les efforts seront faits au cours de l'année prochaine (1992-1993) pour utiliser largement des contribuables de manière rationnelle et intelligente. Nous consacrerons ces fonds pour maintenir un système de transport les plus avancés dans le pays et à travers le monde. Nous nous engagons à perfectionner et à poursuivre les projets et les programmes déjà entrepris qui, nous l'espérons, maintiendront l'avenir de plus en plus prometteur de l'Ontario.

Au cours de l'exercice 1991-1992, la Direction de la gestion des ressources du ministère a travaillé en collaboration avec le Women Engineers Video Committee pour produire un document vidéo décrivant les portes ouvertes au travaille en génie. Ce document a été diffusé dans les établissements d'enseignement et de formation pour promouvoir les carrières en génie. Il a également été présenté à diverses occasions, telles que les foires d'information et les salons de l'emploi.

Cette situation se présente par deux lectures. Tout d'abord, il semble que les jeunes ne soient pas assez nombreux à vouloir faire carrière dans le domaine des sciences et de la technologie. En second lieu, les étudiants auraient intérêt à envisager, elles aussi, de faire carrière au début de leur vie.

Les données statistiques laissent évidemment une époque où la technologie est de plus en plus techniciennes dans la 2000 ont de plus raffinées et davantage éventuelle peuvent, au Canada, distinguées et davantage n'importe quelle période. Sur une grande échelle, l'économie de l'Ontario pourrait certainement souffrir d'une perte d'industries, alors que sur une échelle plus restreinte, une telle perte pourrait avoir des conséquences plus négatives pour les programmes de transport du ministère.

## Le génie se connaît au féminin : le bon choix

En 1991-1992, le ministère a rencontré la Direction des ressources humaines dans le but d'améliorer la qualité du service à la clientèle et d'optimiser globale de son exploitation. En supplément à un papier de gestion, la direction a simplifié sa structure hiérarchique interne, réorganisant la division des services de gestion. La réorganisation a été accompagnée de la mise en place d'un système de récompenses et de récompenses.

En réponse au programme accélérée déquité d'emploi du bureau distinct déquité a mis sur pied un bureau distinct déquité d'emploi en 1991-1992. Le programme de concasser à des mesures spéciales, comme l'exercice 1991-1992 dans le cadre des programmes de préfectionnement et administration et en grande du ministère réalisent partie des groupes visés par le programme déquité d'emploi. En outre, le ministère a reçu plus de 300 000 \$ du fonds d'équité d'emploi de l'ONario pour faciliter l'accès aux bureaux de l'immigration et des clients handicapés.

Pour un milieu de travail plus équitable

Le développement d'un autobus hybride fonctionnant au gaz naturel et à l'électricité. Ces autobus serviront d'un développement de projets de sophistiqués moins énergivore, que les autobus actuels, alimenteront au carburant diesel. Ces partenaires de ce projet espèrent que le nouveau système de propulsion sophistiquée de ce projet capitera l'attention des voyageurs à la suite de ce projet commun nord-américaines et contribuera à la recherche économique de l'Ontario.

Les auteobus modifés pour une plus grande accessibilité  
Les autorails de Laverrière servent souvent des normes  
plus sévères, qui écartent souvent des personnes  
surbalancées.

transport routier des personnes handicapées.

Technologie, du tourisme et des sports en mouvement, ainsi que la représentation de l'Ontario au sein du Comité fédéral-provincial-territorial sur le

Parmi les autres mesures dirigées de mention preses par le ministère dans le cadre de ses Programmes d'accèsibilité des transports au cours de l'année, soulignons le partenage, en collaboration avec le ministère de l'Industrie, du Commerce et de la

Le programme d'adaptation des taxis aux fauteuils roulants est étendu à 12 nouvelles collectivités, y compris la première nation de Party Sound.

À tout, le ministère a fait bénéfice à ses municipalités de subventions d'exploitation et d'immobilisations se chiffrent à 39,3 millions de dollars au cours de l'année, pour les services de transports accessibles offerts aux personnes âgées et aux handicapés. De ce montant, quelque 37 millions de dollars ont été alloués aux dépenses d'exploitation, permettant ainsi aux usagers de ces moyens de transport de bénéficier plus de 3,5 millions de dollars de bénéfice.

Le leadership manneliste par Lima dans ce domaine lui a valu une reconnaissance spéciale. Grâce, entre autres, à l'appui soutenu manifesté par le ministre Pendaut de nombreuses années, la commission de transport en commun de la ville de Wellington s'est vue décerner une récompense nationale de cinq étoiles pour les résultats probants obtenus au chapitre de l'accès intégré, assuré par ses services de transports réguliers et spéciaux.

Par suite des succès antérieurs de ce programme, ce dernier a été étendu aux villes de Walla Walla et de Oroville.

personnes âgées et les personnes handicappées se rendant à des destinations importantes comme les établissements médicaux et les centres commerciaux.

Le programme de démonstration des autoroute communautaires du MTO encourage l'utilisation de certains véhicules à plusieurs subventions pour desservir les

de l'heure d'aujourd'hui jusqu'à l'heure d'aujourd'hui, ces derniers déboulants et d'ascenseurs.

des besoins particuliers des passagers. Dans le cadre de ce programme, la Commission des Transports de Toronto a donc les quais d'une bordure extérieure et à traverser à de nouvelles plans visant à doter ces stations des échelles

demonstration dans le cadre du Programme Accès-Facilité. Ce projet portait sur la réfection d'autobus afin de les doter de dispositifs spéciaux et sur la forma-

Six commissions de transport en commun de la province, à Toronto, Ottawa, Hamilton, St. Catharines, Sudbury et Belleville, ont participé à un projet de

des vélumines de transport en commun partis personnes fragiles ou âgées ou dont la mobilité est limitée.

les estimations, amélioration des systèmes de demande sondestation, amélioration de dispositif de demande d'atter et autres mesures visant à faciliter l'illustration des résultats de recherche pour les

supplémentaires, sièges prioritaires, élargissements portes extérieures, perméaux, les contaires, individualis

Le programme Accès-Facilité accorde une aide financière pour l'achat d'équipements spéciaux pouvant être installés à bord des véhicules de transport traditionnels : planchers surbaissés, portiques

Programme Accès-Facilité et de son Programme d'autobus communautaires.

En 1991-1992, le ministère a continué de favoriser l'utilisation des transports en commun réguliers par l'ensembles des usagers, dans le cadre de son

Les réalisations en construction et plus en plus de réalisations

rolle sera de sensibiliser le personnel aux nouvelles idées en matière de service à la clientèle provoquées toutes les secteurs de l'économie et de commerce qui sont les plus pertinents pour le ministère. En 1991, 1992, le personnel de la nouvelle direction a jeté les bases d'un nouveau centre d'information publique pour le ministère, baptisé INFO MTO.



du groupe voulant à l'excellence des services, dont le Pour l'avoir, la direction entend doter le ministère

programmes et des services du ministère.

L'application de technologies novatrices suscipe des difficultés la satisfaction du public à l'endroit des programmes et des services du ministère.

La direction continue en outre à collaborer avec la direction publique : une seule nomme - l'excellence. La

les politiques et tous les programmes passeront du service secteurs du ministère à devra faire en sorte que toutes

clerIQUE travaille en collaboration avec tous les

Le personnel de la Direction du service à la

la vie privée.

Le bureau de l'accès à l'information et de la protection de

information rationnelle, le registre central et le

directement avec le public, y compris les services administratifs, dont le personnel est appelé à traiter

regroupé, en fait, plusieurs agences unies.

L'excellence du service à la clientèle. La direction

lenthousiasme et la détermination à l'endroit de l'individuellement et en groupe, dans le but de susciter avec tous les fonctionnaires du ministère,

Cette direction, est investie du mandat de travailler pour un principal de Downswiew.

nouvelle Direction du service à la clientèle, a son ministre est passé aux actes en mettant sur pied la

cette orientation. Au cours de l'exercice 1991-1992, le service continue une assise dédiée pour concrétiser

publique, le 75e anniversaire du MTO et ses longs étais de provincial sur l'excellence des services au

compte tenu de l'accès mis par le gouvernement plus vrai que jamais.

privé se sont placés à évoquer un dictum émouvant de plus en plus sur la concurrence, ce dictum est

à tous les raisons». Avec l'avènement d'une économie importante accorde de leurs clients, savoir « Le client

rendant des déclenches, les entreprises du secteur

## Impartance accrue du service à la clientèle

### De nouveaux horizons en matière d'accès à l'information

de l'entretien des routes.

rouverte en hiver et réduire les frais d'exploitation et mesures ces systèmes peuvent accroître la sécurité

et l'entretien ces tests afin d'établir dans quelle

prémunir les semblent prometteurs, et le ministère

avec des problèmes de glace. Les résultats et les tests sur deux points fréquemment aux prises

avec la chaussée sur les routes de ces systèmes

Le MTO a acheté et installé deux de ces systèmes

qui permet en outre d'évaluer, à la minute près, l'état de

ainsi que d'un service de prévisions météorologiques

route, de capteurs rouliers, d'un ordinateur personnel

sont constitués d'un poste mobile en bordure de la

forêt, de l'endroit où l'information de la chaussée. Ces systèmes

systems de haute technologie permettent de prévoir la

efficacité des services en recourant à de nouveaux

transport parvient à améliorer la sécurité et

américains, les autorités locales responsables des dans nombre de pays européens et d'Etats

### Conception de systèmes de prévision de formation de glace

un certain nombre d'experts à en faire l'adoption.

fréquence d'urgence en simulation, ce qui a déjà incité

à malisse totale de son véhicule même lors d'essais de freinage ABS permettent au conducteur de consumer la

particulier, le projet a fait la preuve que les systèmes de dimportants avantages sur le plan de la sécurité. En

véhicules dotés de freins ABS ont déjà démontré

lorsqu'il s'agit de faire la stabilité et le freinage

de type de freins sur la stabilité et le freinage

seule de tests spéciaux visant à examiner l'incidence

d'exploitation quotidienne, ce projet complète une rendement de ces systèmes dans un contexte

Le succès de tous ces systèmes dépend de l'entente entre les deux partenaires. En plus de développer une offre de qualité, il faut également assurer la sécurité et la fiabilité des systèmes. Ensuite, il faut promouvoir l'innovation et l'adaptation aux besoins des utilisateurs. Enfin, il faut assurer la maintenance et la réparation des systèmes.

#### **Une assise solide pour les camionneurs**

Le *ministère a également conclu une entente avec les fabricants aux règles de la circulation routière concue par les officielle d'une Entente intergouvernementale canadienne concernant les permis de conduire et les infractions aux règles de la circulation routière concue avec l'Alberta, le Manitoba et Terre-Neuve. En vertu de cette entente, les infractions au code de la route et au code chimique seront desormais considérées au dossier des conducteurs dans l'ensemble des provinces. Le ministère a également conclu une entente avec les participants, qui doivent le faire de l'infraction. Enfin le New York sur un échange de données concernant les infractions aux règles de la circulation. Ces deux ententes sont la première du genre entre la province et les États américains.*

Pour sa part, la Direction des politiques et de la Planification des programmes de sécurité du ministère a entrepris plusieurs nouvelles études, effectuées dans le contexte routier. Des études ont ainsi été menées de citrouscette les plus hauts facteurs intervenant dans la sécurité routière. Des études ont ainsi été publiées sur la fréquence de la conduite malgré la suspension de permis, sur la relation entre les taux d'accidents et le nombre de kilomètres parcourus, ainsi que sur les périodes et les combinaisons de différents

En 1991-1992, la scénarie toutefois occupe la première place des préoccupations du ministère qui poursuit l'élaboration d'une politique en matière de sécurité à l'intention des condénués novices, ainsi qu'à la mise au point de directives sur le système de délivrance graduelle des permis de conduire en Ontario.

## Les roues plus sécuritaires

meilleures campagnes et de meilleurs programmes de sécurité routière à l'échelle provinciale.

En 1992, le gouvernement a annoncé son intention de créer une société de la Couronne chargée d'améliorer la sécurité routière et de coordination. L'ensemble des programmes et activités à l'intention des usagers de la route à l'échelle de la province. Née de cette initiative, la Société de la sécurité routière de Québec a pour objectif principal de réduire le nombre de collisions en Ontario et par conséquent de diminuer les coûts y afférents pour les contribuables et le contribuable. Les collisions a porté une importante dévaluation de la sécurité routière de la province. Ces incouronnes de la sécurité humaine. Ces coûts, qui comprennent les pertes de revenu, les dégâts matériels ainsi que les frais juridiques et médicaux, sont estimés à 4 milliards de dollars par année.

DivISION DE LA SECURITE DE NOMBREUSES RESPONSABILITES DE LA SOCIETE ASSUMERA DE SON ENTHREE EN SERVICE EN 1993, LA AU MOMEENT DE SON ENTHREE EN SERVICE EN 1993, LA CRES RESPONSABILITES COMPRENNENT LES EXAMENS, LA DELIVRANCE DES PERMIS ET LE CONTROLE DES DOSSIERS DES CONDUCTEURS ET DES TRANSPORTEURS COMMERCIAUX.

La homologation et l'importation des véhicules

Mise sur pied de la Société de la sécurité routière de

## La storia della scommessa

Les économies d'énergie stimulent la productivité

Les transports consomment énormément de carburant, ce qui consomme la moitié d'énergie dans l'économie mondiale. L'effacement de ces transports par le moyen de réduire les coûts et de stimuler la consommation de carburant, ce qui consomme la moitié d'énergie dans l'économie mondiale. L'effacement de ces transports par le moyen de réduire les coûts et de stimuler la productivité.

Dans le cadre de son programme Econo-  
conduite (Truck\$ave), le ministère a lancé cette année  
une série de prix décernée à l'Institution des  
entreprises qui ont amélioré de façon marquante  
l'efficacité énergétique et la productivité de l'ensemble  
de leurs activités. Quant à ces mentions, deux en or  
et deux en argent, ont été décernées à l'autom  
d'entreprises à l'occasion du congrès annuel de  
l'Association du camouflage de Québec. Un  
document vidéo, intitulé *Truck\$ave Payload*, a en outre  
été produit dans le cadre de ce programme, pour aider  
les camionneurs utilisateurs à accroître leur compétitivité  
grâce à diverses mesures d'amélioration de l'efficacité et  
de la productivité.

étude visait à élaborer une stratégie de mise en oeuvre d'un centre de covoliturgie pour la région métropolitaine de Toronto. Ces travaux contribuent à accroître les services de covoliturgie offerts dans la région du grand Toronto, dans le but d'y réduire la consommation, la consommation d'énergie et la pollution. Le ministère a en outre produit, dans le cadre de son programme énergie municipale, un document visant à didactique portant sur l'efficacité énergétique municipale, un document qui présente les meilleures pratiques pour la réduction des émissions locales en période estivale. Ce vidéo a été présenté pour la première fois à la réunion annuelle de l'Ontario Good Roads Association, en février 1992, et a été accueilli favorablement par les représentants des 879 municipalités de la province.

Les Partenariats Productifs

Le MTO a également contribué au transport efficace des marchandises en liaison lacustre et nouveau matériel et de nouvelles installations. Dans la région sud-ouest, par exemple, le centre d'inspection régionale située à sept kilomètres, ainsi qu'un régulateur à panneau de commande amélioré. La nouvelle bacule permettra d'accélérer le processus d'inspection et de réduire le temps perdu par les camionneurs. Ces deux unités en Amérique du Nord et est l'un des deux utilisés à la fin de la ligne du programme. Cet appareil, à la fin de la ligne du programme, devrait considérablement améliorer l'efficacité globale du processus d'inspection.

- communique d'un nouveau système de messagère électronique à l'mention du secrétariat maritime, dans les ports d'amerrir les communications internes et les transferts de lieux électroniques entre les immeubles de secteur d'activité.

- étude de l'influence des directives régionales concernant la sécurité des pétroliers sur le coût d'expédition des produits pétroliers et chimiques sur les Grands Lacs;

Quand on l'explique, une image de transport de marchandises de courte distance domine. L'exploitation est régée par les règlements de la province et remonte à avril 1992.

qui, au cours de ces dernières années, ont permis de développer des connexions commerciales dans l'ensemble de la province; et, en outre, la participation à la délivrance des permis de la compagnie de la construction de la nouvelle société minière.

- mise à jour du Guide des services interurbains de secteur du camionnage;
- mise à jour du Guide des services internationaux de l'Ontario, qui présente des renseignements sur les mouvements de fret et de passagers et sur les

- mise sur pied, en collaboration avec l'organisme Compétitivité du commerce en Ukraine;
- mise sur pied, en collaboration avec l'organisme Owner-Operators Association et le ministre de la Formation professionnelle, d'un nouveau cours de formation à l'intention des propriétaires-exploitants du

ordinauteur personnel ordinaire, ce démettre est dès même aux muticipalités, aux consultants, aux entrepreneurs ainsi qu'aux fournisseurs et à viser à faciliter la conception et à construction uniformes et de qualité de toutes les installations importantes de transport. Le Bureau des levés et de la conception du MTO a continué d'inciter ses participants partenaires à adopter ces spécifications et dessins pour tous les projets de routes et de ponts. Dans l'ensemble de la province, le personnel des bureaux de district du ministère a continué de encourager et d'aider les municipalités à lancer dans la mesure du possible, des appels d'offres pour les nombreux articles qu'elles préviennent acheter en commun, comme le cas du bureau, l'huile, les dépannage et les poêcux. Les appels d'offres de composition permettent à plusieurs municipalités de profiter de prix réduits grâce à l'économie d'échelle.

### Reduction des frais d'exploitation

## Accordissement de l'incident

Au Bureau des services de publication du ministère, on a remplacé chez certaines presses typographiques par des copies à grande vitesse sur papier recyclé. L'efficacité des tirages recto verso sur du papier recyclé pour plus de 50 pour 100 des travaux. En plus

Le ministre a l'échelle de la province respectent les  
exigences du gouvernement relativement à la tenue  
minimale de 50 pour cent en fibres recyclées du papier  
de photocopie. Le ministre prévoit ainsi utiliser  
aujourd'hui 80 tonnes de papier recyclé chaque année qui  
équivalent 80 tonnes de nouveau papier, et éviter ainsi  
la consommation de 1 200 autres.

Le ministre a converti tous ses photocopies en volume au mode de fonctionnement rétro verso. Cette conversion devrait réduire la quantité de papier utilisée dans les photocopies du ministère de l'Intérieur. 100. La plupart des photocopies à haute résolution de la ministre ont par ailleurs été dotées d'une fonction de remise en page automatique afin de économiser l'énergie lorsqu'elles ne sont pas utilisées. Le MTO a adopté une politique en vertu de laquelle tous les photocopies devront dorénavant être dotés de cette

comme à utiliser des étudiants autochtones, pour prolonger la durée de vie des infrastructures, pour encourager la croissance des services interculturels et aux autres. Ces dernières années, le secteur des économies autochtones a démontré une croissance annuelle de 1500 \$. Ces dernières années, le secteur des économies autochtones a démontré une croissance annuelle de 1500 \$.

Le survitroimmérit et l'écologie lagunaire en tête des phontes, les 38 influences sur les 3000 nombre des procédes administratifs quotidiens du ministère. En septembre 1991, le MTO a mis sur pied un comité du nom de Green Route chargé de coordonner les interventions

## Les économies plus que théoriques

meilleure facilitation de la circulation. C'est une mesure qui facilitera le transfert des véhicules au moment de leur venue et allègera le travail de la police de leurs nouveaux propriétaires.

Le MTO a continué, en 1991-1992, des ententes permettant avec de nombreux fournisseurs de la province pour acheter de grandes quantités d'huile à motorer en vrac qui doit contenir au moins 50 pour cent des sommes obligatoires pour tous les véhicules 100 d'huile hyper-raffinée. L'utilisation de cette huile appartenait au Gouvernement provincial. Cette procédure permettra de réduire de 50 000 litres par consommé par le parc des véhicules de l'Ontario. amme la quantité de carburant fossile merge des programmes de réduction de décharge des déchets ménagers et des démarreurs des véhicules. Ces mesures permettent d'économiser environ 75 000 \$ par année. Le ministre a aussi décidé d'adopter le plan comme couleur officielle pour tous les véhicules du Gouvernement de l'Ontario, excepté les chasse-avions.

Le ministère a aussi étendu son programme de recyclage, associés depuis longtemps à la protection de l'environnement. Les mesures adoptées ont porté leurs fruits aussi bien sur le plan environnemental que sur le plan budgétaire.

l'ancée en 1991-1992 dans la région nord-ouest du MTO, la formule Partez une route S'est avérée la moins très populaire et très fréquente. Une fois les résultats des projets pilotes évalués, les autorités prendront une décision relativement à l'application d'une telle mesure à l'échelle provinciale.

**U**l'importante économie grâce aux 3R Au cours de l'exercice, le MTO a élargi l'application des 3R. L'édification de nouvelles et

## Chapitre 1001

de réduire les émissions polluantes. Youschch espère éliminer la conception de ces systèmes afin de pouvoir en assurer la commercialisation, puis la fabrication sur une grande échelle en Ontario.

Parmi les nombreux mesures économiques mises en place en 1991-1992 figure la formalisation des marchés pour éliminer les déchets sonchent partis des bords de route. Ces formules mises sur la circulation de partenariats avec des organisations de services communautaires et d'autres associations bénévoles accapteant de consacrer du temps et de l'énergie à la protection des voies publiques, contribuent également sur une distance de quelques kilomètres. Les mesures adoptées à cet effet chez nos voisins du Sud ont obtenu un franc succès et donne l'occasion aux citoyens d'œuvrer dans l'esprit communautaire de faire un geste véritable et concret, en plus d'aider des gouvernementaux aux ressources limitées à assurer la propreté des routes.

## Adoptez une route

En 1991-1992, le MTO a continué de faire l'essai de nouveaux dispositifs évolutifs de télédetection instantanée pour les gaz d'échappement des véhicules individuels, lesquels comprenaient des hydrocarbures monomoléculaires, diverses particules et des gaz dangereux comme le monoxyde de carbone (CO).

Des véhicules performants alimentés au gaz naturel

hydrocarbures non brûlés et d'autres particules provoquant des gaz d'échappement des automobiles traditionnels. Ces appareils ont été mis à la disposition de deux nouveaux automobles et de six machines. Ce projet permettra d'établir si les dispositifs en question permettent de réduire l'émission de la fumée automobile due à la présence des automobilistes aux heures de pointe.

Les émissions polluantes dévient 30 pour 100 et coupe de moitié les coûts de carburant. ORTECH a signé un contrat avec Grimalich Manufacturing, de Kitchener, pour entreprendre la fabrication sur une grande échelle de ces unités de conversion. Les communautés et en Europe. L'Ontario a également appuyé les efforts déployés par une entente de Mississauga, Niagara, pour mettre au point un système permettant d'aligner la réglementation au gaz naturel pour les automobiles et les camionnettes. Les essais effectués ont porté sur plusieurs véhicules équipés de ce système dans le but de démontrer l'efficacité et la sécurité.

avec l'appui du MTO et d'autres partenaires des secteurs public et privé, une Société de Mississauga, ORTECH International, a mis au point une solution avancée-garantie, soit un nouveau système d'infestation de gaz naturel qui fait appel à un ordinateur, à une souffrance de dosage et à un mini-régulateur de pression. Le tout se présente sous forme d'une carte à essence qui peut être installée à bord de toute voiture ou camionnette muni d'un moteur à essence.

lorsque leur motrice a été convertie pour fonctionner au  
électrochimique, n'ont pas un aussi bon rendement  
d'obtenez de dispositifs complexes de régulation  
les voitures d'aujourd'hui, qui sont pour la plupart  
classiques datant, elles aussi, depuis 40 ans. Or,  
perméation d'azimut de sorte les moteurs  
l'usine à tout recoulement, cependant, les techniques  
travaillent depuis une quarantaine d'années.

visait à vérifier l'efficacité de dispositifs capables de polluants. Bien que le rendement énergétique d'un collaboration avec OC Transpo, à Ottawa, à un projet de réservoir partiellement佩uvé en été, savent à quel point les gaz d'échappement peuvent être irritants.

En 1991-1992, le MTO a en outre participé, en combuslion est plus propre que le carburant diesel.

fonctionnement exclusivement au méthanol, dont la

émissions de exploitation d'autobus

évaluer les retombées d'exploitation, économies et méthanol, en service quotidien. Ce projet permettra

visant à mettre à lessai six autobus alimentés au

financement d'un nouveau programme, à Windsor.

En octobre 1991, le ministre a contribué au

Etats-Unis.

à diverses commissions de transport en commun aux

à OBI de vendre 150 autobus alimentés au gaz naturel

de démonstration de ces autobus à parallèles permettra

ouvrir avec le concours du ministre, le programme

des autobus en service dans les minutes. Mais en

ultra moderne permettant d'assurer le ravitaillement

véhicules, la CTT a constaté l'écemment ces nouveaux

am de ravitailler efficacement ces nouveaux

de l'environnement.

de la durabilité, de l'économie et de la protection

sont en service, et l'ont l'objet d'évaluations sur le plan

ton Street Railway et Mississauga Transit. Ces autobus

Commission des transports de Toronto (CTT), Hamil-

ton Street Railway et Mississauga Transit. Ces autobus

des commissions de transport en commun, la

les commissions de transport en commun, la

suite, et l'ont acheté de OBI (Ontario Bus Industries) par

Mississauga. Quelque 50 de ces autobus ont, par la

la réalisation de projets pilotes à cet effet à Hamilton et

daubous fonctionnant au gaz naturel et entièrement

gramme de développement et de mise à lessai.

Des 1985, le MTO domine le feu vert à un pro-

gramme de développement et de mise à lessai.

économique de l'Ontario.

recherches peuvent contribuer au renouveau

favoriser la protection de l'environnement, ces

véhicules de transport en commun. En plus de

remplacement et de technologues plus propres par les

éventuels de l'utilisation de carburants de

pour assurer les recherches, afin de dévaluer les avantages

au cours de l'exercice 1991-1992, le ministre a

zone urbaine.

une source importante de pollution de l'air, surtout en

demander pas moins que ses gaz d'échappement sont

plus élevée que celle de 50 véhicules distants, il n'en

autobus avec 50 personnes à son bord soit initiément

mercredi encore en service.

Ce programme s'élèvera en tout cas au moins

et permettra au ministre de remplacer les

8 916 lampes à vapour de mercure par de nouvelles

unités d'éclairage à vapeur de sodium comprenant

des fois l'opération élimine, le MTO aura réduit de

énergie utilisée chaque année pour éclairer les routes

provinciales de l'Ontario, soit une économie annuelle

de environ 630 000 \$.

Bien que le sel utilise sur les routes permette d'en

améliorer la sécurité en hiver, son abus cause des torts

inutiles aux sols et aux eux pris des routes. Voila

pourquoi, à l'instar du nombre croissant de citoyens

et de citoyennes soucieux de leur santé

réagiront bientôt plus pauvre en sel.

routes provinciales servent des sommes sommes à un

réseau de services. Celle mesure a permis de réduire

l'énergie de 30 pour 100 la quantité de sel utilisée, pour

épandages de sel sur les routes, sans compromettre les

personnel du ministre s'est concrète pour réduire les

Dans le district de Sault Ste. Marie, par exemple, le

réseau bientôt plus pauvre en sel.

routes provinciales servent des sommes sommes à un

réseau de services. Celle mesure a permis de réduire

l'énergie utilisée chaque année pour éclairer les routes

provinciales de l'Ontario, soit une économie annuelle

de environ 630 000 \$.

Le MTO aura réduit de

plus de 2 000 kilowatt heures la quantité totale

des fois d'éclairage à vapeur de sodium comprenant

8 916 lampes à vapour de mercure par de nouvelles

unités d'éclairage à vapeur de mercure par de nouvelles

mercredi encore en service.

Ce programme s'élèvera en tout cas au moins

et permettra au ministre de remplacer les

8 916 lampes à vapour de mercure par de nouvelles

unités d'éclairage à vapeur de sodium comprenant

des fois l'opération élimine, le MTO aura réduit de

énergie utilisée chaque année pour éclairer les routes

provinciales de l'Ontario, soit une économie annuelle

de environ 630 000 \$.

Bien que le sel utilise sur les routes permette d'en

améliorer la sécurité en hiver, son abus cause des torts

inutiles aux sols et aux eux pris des routes. Voila

pourquoi, à l'instar du nombre croissant de citoyens

et de citoyennes soucieux de leur santé

réagiront bientôt plus pauvre en sel.

routes provinciales servent des sommes sommes à un

réseau de services. Celle mesure a permis de réduire

l'énergie utilisée chaque année pour éclairer les routes

provinciales de l'Ontario, soit une économie annuelle

de environ 630 000 \$.

Le MTO aura réduit de

plus de 2 000 kilowatt heures la quantité totale

des fois d'éclairage à vapeur de sodium comprenant

8 916 lampes à vapour de mercure par de nouvelles

unités d'éclairage à vapeur de mercure par de nouvelles

unités d'éclairage à vapeur de sodium comprenant

des fois l'opération élimine, le MTO aura réduit de

énergie utilisée chaque année pour éclairer les routes

provinciales de l'Ontario, soit une économie annuelle

de environ 630 000 \$.

Bien que le sel utilise sur les routes permette d'en

améliorer la sécurité en hiver, son abus cause des torts

inutiles aux sols et aux eux pris des routes. Voila

pourquoi, à l'instar du nombre croissant de citoyens

et de citoyennes soucieux de leur santé

réagiront bientôt plus pauvre en sel.

routes provinciales servent des sommes sommes à un

réseau de services. Celle mesure a permis de réduire

l'énergie utilisée chaque année pour éclairer les routes

provinciales de l'Ontario, soit une économie annuelle

de environ 630 000 \$.

Le MTO aura réduit de

plus de 2 000 kilowatt heures la quantité totale

des fois d'éclairage à vapeur de sodium comprenant

8 916 lampes à vapour de mercure par de nouvelles

unités d'éclairage à vapeur de mercure par de nouvelles

unités d'éclairage à vapeur de sodium comprenant

des fois l'opération élimine, le MTO aura réduit de

énergie utilisée chaque année pour éclairer les routes

provinciales de l'Ontario, soit une économie annuelle

de environ 630 000 \$.

Bien que le sel utilise sur les routes permette d'en

améliorer la sécurité en hiver, son abus cause des torts

inutiles aux sols et aux eux pris des routes. Voila

pourquoi, à l'instar du nombre croissant de citoyens

et de citoyennes soucieux de leur santé

réagiront bientôt plus pauvre en sel.

routes provinciales servent des sommes sommes à un

réseau de services. Celle mesure a permis de réduire

l'énergie utilisée chaque année pour éclairer les routes

provinciales de l'Ontario, soit une économie annuelle

de environ 630 000 \$.

Le MTO aura réduit de

plus de 2 000 kilowatt heures la quantité totale

des fois d'éclairage à vapeur de sodium comprenant

8 916 lampes à vapour de mercure par de nouvelles

unités d'éclairage à vapeur de mercure par de nouvelles

unités d'éclairage à vapeur de sodium comprenant

des fois l'opération élimine, le MTO aura réduit de

énergie utilisée chaque année pour éclairer les routes

provinciales de l'Ontario, soit une économie annuelle

de environ 630 000 \$.

Bien que le sel utilise sur les routes permette d'en

améliorer la sécurité en hiver, son abus cause des torts

inutiles aux sols et aux eux pris des routes. Voila

pourquoi, à l'instar du nombre croissant de citoyens

et de citoyennes soucieux de leur santé

réagiront bientôt plus pauvre en sel.

routes provinciales servent des sommes sommes à un

réseau de services. Celle mesure a permis de réduire

l'énergie utilisée chaque année pour éclairer les routes

provinciales de l'Ontario, soit une économie annuelle

de environ 630 000 \$.

Le MTO aura réduit de

plus de 2 000 kilowatt heures la quantité totale

des fois d'éclairage à vapeur de sodium comprenant

8 916 lampes à vapour de mercure par de nouvelles

unités d'éclairage à vapeur de mercure par de nouvelles

unités d'éclairage à vapeur de sodium comprenant

des fois l'opération élimine, le MTO aura réduit de

énergie utilisée chaque année pour éclairer les routes

provinciales de l'Ontario, soit une économie annuelle

de environ 630 000 \$.

Bien que le sel utilise sur les routes permette d'en

améliorer la sécurité en hiver, son abus cause des torts

inutiles aux sols et aux eux pris des routes. Voila

pourquoi, à l'instar du nombre croissant de citoyens

et de citoyennes soucieux de leur santé

réagiront bientôt plus pauvre en sel.

routes provinciales servent des sommes sommes à un

réseau de services. Celle mesure a permis de réduire

l'énergie utilisée chaque année pour éclairer les routes

provinciales de l'Ontario, soit une économie annuelle

de environ 630 000 \$.

Le MTO aura réduit de

plus de 2 000 kilowatt heures la quantité totale

des fois d'éclairage à vapeur de sodium comprenant

8 916 lampes à vapour de mercure par de nouvelles

unités d'éclairage à vapeur de mercure par de nouvelles

unités d'éclairage à vapeur de sodium comprenant

des fois l'opération élimine, le MTO aura réduit de

énergie utilisée chaque année pour éclairer les routes

provinciales de l'Ontario, soit une économie annuelle

de environ 630 000 \$.

Bien que le sel utilise sur les routes permette d'en

améliorer la sécurité en hiver, son abus cause des torts

inutiles aux sols et aux eux pris des routes. Voila

pourquoi, à l'instar du nombre croissant de citoyens

et de citoyennes soucieux de leur santé

réagiront bientôt plus pauvre en sel.

routes provinciales servent des sommes sommes à un

réseau de services. Celle mesure a permis de réduire

l'énergie utilisée chaque année pour éclairer les routes

provinciales de l'Ontario, soit une économie annuelle

de environ 630 000 \$.

Le MTO aura réduit de

plus de 2 000 kilowatt heures la quantité totale

des fois d'éclairage à vapeur de sodium comprenant

8 916 lampes à vapour de mercure par de nouvelles

unités d'éclairage à vapeur de mercure par de nouvelles

unités d'éclairage à vapeur de sodium comprenant

des fois l'opération élimine, le MTO aura réduit de

énergie utilisée chaque année pour éclairer les routes

provinciales de l'Ontario, soit une économie annuelle

de environ 630 000 \$.

Bien que le sel utilise sur les routes permette d'en

améliorer la sécurité en hiver, son abus cause des torts

inutiles aux sols et aux eux pris des routes. Voila

pourquoi, à l'instar du nombre croissant de citoyens

et de citoyennes soucieux de leur santé

réagiront bientôt plus pauvre en sel.

routes provinciales servent des sommes sommes à un

réseau de services. Celle mesure a permis de réduire

l'énergie utilisée chaque année pour éclairer les routes

provinciales de l'Ontario, soit une économie annuelle

de environ 630 000 \$.

Le MTO aura réduit de

plus de 2 000 kilowatt heures la quantité totale

des fois d'éclairage à vapeur de sodium comprenant

8 916 lampes à vapour de mercure par de nouvelles

unités d'éclairage à vapeur de mercure par de nouvelles

unités d'éclairage à vapeur de sodium comprenant

des fois l'opération élimine, le MTO aura réduit de

énergie utilisée chaque année pour éclairer les routes

provinciales de l'Ontario, soit une économie annuelle

de environ 630 000 \$.

Bien que le sel utilise sur les routes permette d'en

améliorer la sécurité en hiver, son abus cause des torts

inutiles aux sols et aux eux pris des routes. Voila

pourquoi, à l'instar du nombre croissant de citoyens

et de citoyennes soucieux de leur santé

réagiront bientôt plus pauvre en sel.

routes provinciales servent des sommes sommes à un

réseau de services. Celle mesure a permis de réduire

l'énergie utilisée chaque année pour éclairer les routes

provinciales de l'Ontario, soit une économie annuelle

de environ 630 000 \$.

Le MTO aura réduit de

plus de 2 000 kilowatt heures la quantité totale

des fois d'éclairage à vapeur de sodium comprenant

8 916 lampes à vapour de mercure par de nouvelles

unités d'éclairage à vapeur de mercure par de nouvelles

unités d'éclairage à vapeur de sodium comprenant

des fois l'opération élimine, le MTO aura réduit de

énergie utilisée chaque année pour éclairer les routes

provinciales de l'Ontario, soit une économie annuelle

de environ 630 000 \$.

Bien que le sel utilise sur les routes permette d'en

améliorer la sécurité en hiver, son abus cause des torts



En collaboration avec QMizaro Good Roads Asso-  
ciation et par L'entremise de C.S. Anderson Road School  
de l'Université de Guelph qui a appuyé un soutien  
financier, le ministère a offert des cours de formation  
sur l'environnement à des employés municipaux  
affectés à L'entretien et à l'exploitation des voies  
publiques.

En plus d'assurer L'entretien de la chaussée des  
combuses routes de l'Ontario, le ministère doit veiller  
à ce que les cellules-ci soient suffisamment éclairées pour  
assurer une conduite de nuit sécuritaire. Pour ce faire,  
le MTQ assure L'entretien de plus de 30 000

lampadaires à énergie solaire spécialement conçus pour les routes de l'Ontario, le ministère doit veiller  
à ce que les cellules-ci soient suffisamment éclairées pour  
assurer une conduite de nuit sécuritaire. Pour ce faire,  
le MTQ assure L'entretien de plus de 30 000

- En 1991-1992, le ministre est intervenue de plusieurs lagons pour réduire au minimum les déchets de la route. En voici quelques exemples :
- Le ministrement à Thamestille, dans le but d'utiliser les deux pentes dans la fabrication de l'aspahalte.
- réutilisation expérimentale des débris de revêtement d'asphalte et de béton lumineux granuleux dans l'aménagement des accotements.
- évauluation de nouvelles techniques à Leau, non polluantes, pour la signalisation routière et le revêtement des points d'arrêt.
- mise au point de nouvelles techniques de préparation des points d'arrêt.
- lancement d'un projet conjoint avec Doma
- Environnement des nouvelles technologies de préparation
- évauluation de nouvelles techniques à Leau, non polluantes, pour la signalisation routière et le revêtement des points d'arrêt.
- Environnement d'asphalte dans le but d'utiliser le vieux
- Environnement d'asphalte dans le but d'utiliser le vieux
- phénus comme collines émportantes pour les bouteilles d'eau courtes de Lamine, le ministre a révisé son
- processus de dévaluation environnementale des routes provinciales générée applicable au Programme des routes provinciales et la somme au ministre de l'Environnement aux fins de dévaluation et de probation. Le MTO a en outre

Doté du budget de tous les ministères provinciaux, le MTO importait de plus de mobilisations pour prendre des mesures de protection de l'environnement à l'échelle de toute la province. La stratégie du ministère répose sur le concept de routes écologiques, qui visait à supprimer les déchets provenant de la construction, comme le béton. L'asphalte et le bois devaient en les réutiliser dans de nouveaux chantiers. Il faut comparer entre sept et dix ans toute la planification des routes et leur mise en chantier, et le MTO utilise ce délai pour examiner les répercussions sur le plan environnemental et social et en étudier les conséquences naturelles.

Si, en 1991-1992, l'école de la sécurité semble avoir  
momumentalement cédé le pas à l'économie, la protection  
de l'environnement a néanmoins continué de figurer en  
tête de liste des préoccupations du public et du  
gouvernement.

## Des routes de plus en plus écologiques

Au cours des deux dernières décennies, les interrelations du ministère en ce qui concerne les élections du Nord de l'Ontario ont connu une évolution importante. En 1991-1992, le ministère a assuré l'explication de 25 de ces élections et fait échec à 13 à 57. En 1993-1994, le ministère a assuré l'explication de 25 de ces élections et fait échec à 7 de 77. Ces résultats démontrent que les subventions déboursées par le ministère pour l'exploration et l'exploration des ressources minérales ont diminué de 7 millions de dollars et de 1,5 million de dollars.

Dans les régions éloignées du Nord de l'Ontario ou même importante que les autoroutes du sud. L'accès à un réseau de transport aérien efficace revêt la même importance que les autoroutes du sud.

Il y a à Peine 30 ans, le transport aérien était encore une aventure insolite pour la plupart des gens. Aujourd'hui, la mondialisation croissante de l'économie a fait des déplacements d'affaires une pratique courante.

### Reprise économique

#### Concurrence des aéroports en relations éloignées à la

Destinat informer les entreprises, les organismes de recherche ainsi que les pouvoirs publics des nombreux possibles offerts par les systèmes intelligents véhicules-route, le ministre a organisé une importante conférence à ce sujet cette année, en collaboration avec l'Association des transports du Canada, le Centre de développement des transports, l'Association canadienne du transport urbain et le ministre des Transports du Québec.

Le ministre a en outre multiplié ses efforts pour faire profiter les transferts en commun de l'électricité et de l'économie inhérentes aux systèmes intelligents.

En 1991-1992, le MTO a entrepris une autre collaboration avec des États américains. Il s'agit du projet Interstade-75/AVIATION qui a pour but de faciliter le camionnage sur l'axe Interstade-75/401, entre la Frontière et l'Ontario jusqu'à la frontière avec le Québec. Ce projet tentera de mettre à profit le processus d'identification automatisée des véhicules, de façon à minimiser les procédures d'inspection des camions et à réduire l'attente aux postes frontalières, tout en maintenant le contrôle de la sécurité et du poids des marchandises.

Le but de ces systèmes utilise des capteurs installés sur l'accotement, qui transmettent et régolivent des données sur la circulation et sur la route, à destination et en provenance des véhicules qui y circulent. Des entreprises nord-américaines de camionnage recourent actuellement à des variantes de ce système pour contrôler leur parc de véhicules, tandis que des chercheurs et des promoteurs en multiplient les applications pour le secteur des transports interrégionaux.

La petite singularité de la technologie des télaspots résidé dans les systèmes intelligents véhiculé-route, qui recourent aux dernières toutes les de l'informatique et des télécommunications pour améliorer l'efficacité et la sécurité des routes et réduire la pollution. Ces systèmes intelligents font le lien entre les diverses composantes des transports, à savoir les conducteurs et les passagers, les véhicules, les routes et les centres de contrôle.

banquetinges amatre escamotables et des p'tites en  
caoutchouc plein est bel et bien révolue et les progrès  
technologiques amènent inexorablement l'Ontario vers  
une toute nouvelle ère de transports.

#### Lancement d'un système intelligent véhicule-route

Anglais), ce service permet aux camionneurs britanniques de communiquer directement et rapidement avec les personnes compétentes et disponibles sur le champ les camionneurs qui cherchent des conclusions finales à une réponse à sa question, cette demande fait alors l'objet d'une recherche dont les conclusions finales sont ensuite communiquées par téléphone. Ce service vise à bien informer les interveenants du secteur du camionnage, dont l'efficacité et la productivité sont essentielles à la santé économique de la province.

Le service vise particulièrement les propriétaires d'exploitants qui, bien souvent, ne peuvent se permettre de quitter bien longtemps leur «bureau sur roues». Pour obtenir l'information dont ils ont besoin en ce qui concerne les politiques, les réglements et les permis de la province en matière de camionnage.

En février 1992, le ministère a inaugurer un nouveau service d'information téléphonique sans frais à la demande des citoyens de la province. Ce

ԵՐԵՎԱՆԻ ԱՅ

La plupart des ingénieurs-conseils et des organismes qui ont participé à la mise en œuvre du système COMPAS sont d'origine canadienne. Celle participation a permis à nombre de clients eux-mêmes de vendre leurs produits ou leurs services sur les marchés canadiens et étrangers, y compris aux États-Unis, en Europe, au Proche-Orient et à Hong-Kong.

MIJ a amorce la retransmission en direct d'images mondiales enregistrées par le système COMPA à la station torontoise Citytv, pour aider les navetteurs à établir leur interprétation de l'actualité.

Nouveau système d'information électronique interactif à l'mention des automobilistes, le système mentionné COMPOS a débordé de l'installation il y a deux ans sur un tponçon de l'autoroute 401, dans la partie nord de Toronto, entre le chemin Martin Grove et la rue Yonge. Le ministre a dépassé l'intersection sur une longueur de 5 km sur l'autoroute 401, entre le chemin Martin Grove et la promenade Renfrew. Les panneaux automotives transmettent de l'information aux automobilistes et leur signalent tous les problèmes qui surviennent sur ce longon d'autoroute constamment surveillé.

Le système CUMPHS : un succès intermédiaire

La demande. Ce service a fait réaliser aux sociétés ontarénées des économies d'environ 2,3 millions de dollars au chapitre des coûts de distribution. En effet l'entreprise a accroître son efficacité et sa compétitivité, les coûts de distribution lourmis par le ministère ont contribué au renouveau économique de l'Ontario, a la création de nouveaux emplois et à maintenir des emplois existants.

Par ailleurs, la ligne téléphonique sans fil au service d'information sur le transport de marchandises pour le Nord de l'Ontario a transmis des renseignements détaillés à 159 entreprises au cours de

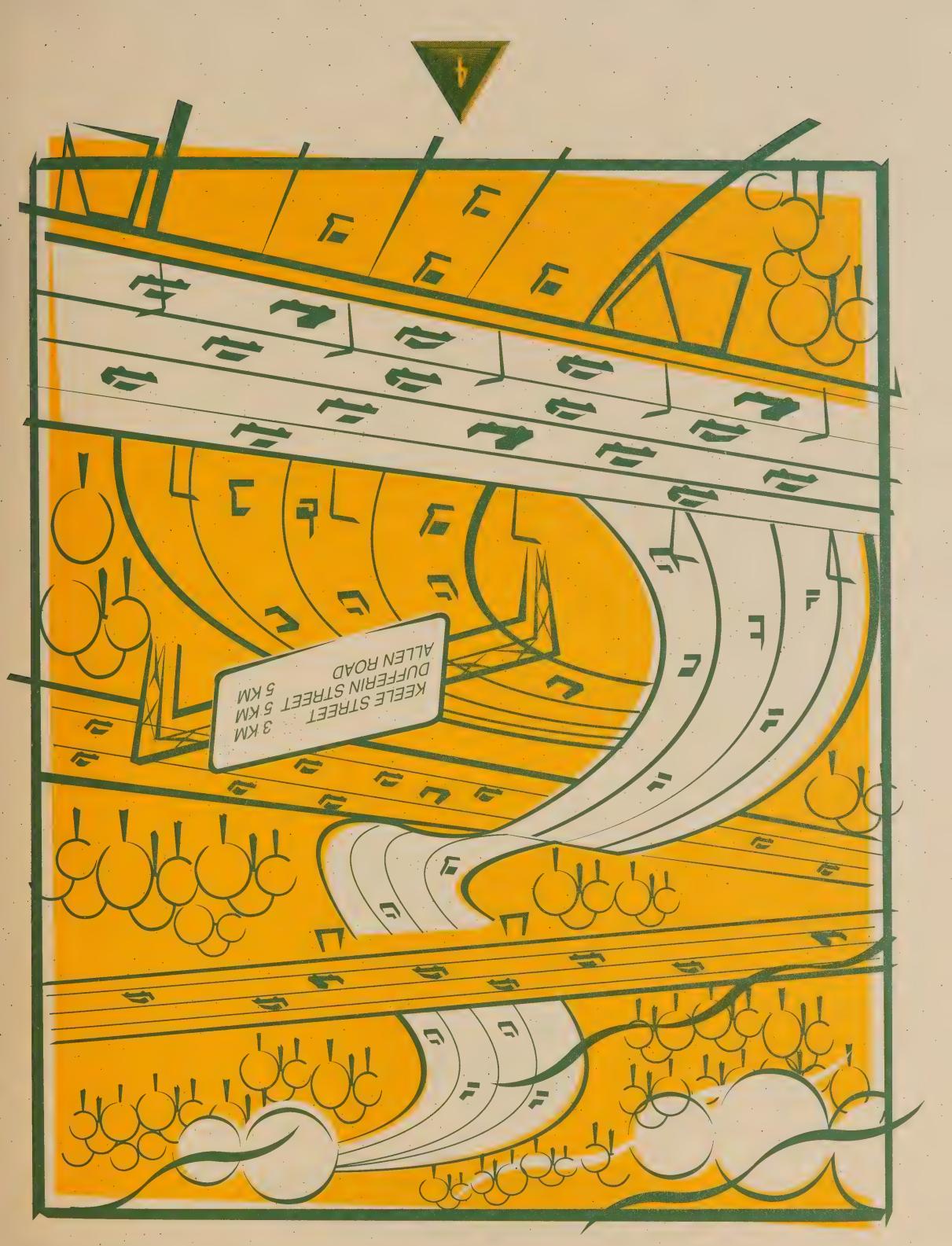
La province. Ces interventions ont permis aux entreprises visées de réaliser des économies de 5 millions de dollars au chapitre de la distribution et de 11 millions de dollars, grâce à une meilleure compétitivité.











## Renforcement de l'économie québécoise

Au cours de l'exercice 1991-1992, entraîné le

1<sup>er</sup> avril 1991, le ministère bénéficiait d'un budget de 2,84 milliards de dollars, dont environ deux milliards de

l'an budget d'immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget de dollars, soit le moins de ce budget, soit

l'Ontario. Plus de la moitié de ce budget, soit

1,3 milliard de dollars, était destiné aux paiements de

l'équivalent d'une année entière de travail à temps plein

que le soutien aux routes municipales, soit une

convenue la construction et l'entretien des routes ainsi

que les dépenses du ministère, notamment en ce qui

concerne les routes municipales.

Les dépenses du ministère, notamment en ce qui

concerne la construction et l'entretien des routes ainsi

que le soutien aux routes municipales, ont créé

l'équivalent d'une année entière de travail à temps plein

pour plus de 31 000 personnes, en plus de lourdir un

solde aussi aux 300 000 travailleurs à l'échelle de la pro-

vince. Dans le Nord de l'Ontario, le ministère emploie

directement quelque 2 000 personnes, et les salaires

affectés au secteur des transports à l'échelle de la pro-

vince. Dans le Nord de l'Ontario, le ministère emploie

directement quelque 2 000 personnes, et les salaires

annuels qu'il leur verse, au montant de 875 millions

de dollars, en font l'un des principaux employeurs de la

region. En 1991-1992, le MTO a affecté une partie

importante de ses dépenses, en immobilisations, soit

75 millions de dollars, au Programme antiécessions de

la province. Ces fonds ont servi à financer des chantiers

de routes municipales, lesquels ont contribué à lourdir

la province. Ces fonds ont servi à financer des chantiers

de routes municipales, lesquels ont contribué à lourdir

la province. Ces fonds ont servi à financer des chantiers

de routes municipales, lesquels ont contribué à lourdir

la province. Ces fonds ont servi à financer des chantiers

de routes municipales, lesquels ont contribué à lourdir

la province. Ces fonds ont servi à financer des chantiers

de routes municipales, lesquels ont contribué à lourdir

la province. Ces fonds ont servi à financer des chantiers

de routes municipales, lesquels ont contribué à lourdir

la province. Ces fonds ont servi à financer des chantiers

de routes municipales, lesquels ont contribué à lourdir

la province. Ces fonds ont servi à financer des chantiers

de routes municipales, lesquels ont contribué à lourdir

la province. Ces fonds ont servi à financer des chantiers

de routes municipales, lesquels ont contribué à lourdir

la province. Ces fonds ont servi à financer des chantiers

de routes municipales, lesquels ont contribué à lourdir

la province. Ces fonds ont servi à financer des chantiers

de routes municipales, lesquels ont contribué à lourdir

## Renforcement de l'économie québécoise

Au cours de l'exercice 1991-1992, entraîné le

1<sup>er</sup> avril 1991, le ministère bénéficiait d'un budget de

2,84 milliards de dollars, dont environ deux milliards de

dollars au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget d'immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

rant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

tant budget au titre des immobilisations, soit le plus impor-

Gilles Pouliot

Le ministre des Transports,

*Gilles Pouliot*

l'entrevue et maritime de l'Ontario représente des effets, les systèmes de transports routier, aérien,

maritime et stimulent l'économie de la province.

des systèmes de transports efficaces, d'autant plus qu'ils

Le gouvernement accorde une grande importance à

d'investissements.

vincie, tout en poursuivant sa stratégie en matière

économique que celle des services sociaux de la pro-

priétés publiques qu'il sera doté dans le domaine

au gouvernement d'atteindre la plupart des objectifs

l'efficacité globale. Ces efforts ont par ailleurs permis

l'internationalisation de l'exploitation de manière à favoriser

notamment l'effort pour réduire les coûts.

Le gouvernement et les agences gouvernementales

et sociaux nécessaires.

investissements tout en maintenant les services publics

sauvegarder les emplois et aider de nouveauaux

recrues, amorce le renouveau économique.

gouvernement était de continuer efficacement la

et un renouveau économique, le principal défi du

Au moment où l'Ontario sortira vers une répise

pour la première fois en plus de 40 ans.

forte demande, tandis que les revenus ont diminué

pour les services publics provinciaux à connu la plus

au gouvernement. Au cours de 1991-1992, la demande

plusieurs d'entre nous en Ontario et pour ceux qui sont

L'année qui vient de serouler a été un défi pour



*Messager du ministre*

1	
2	Message du Ministre
3	Renforcement de l'économie ontarienne
4	Mise sur pied d'un réseau de transports durable
5	Accroissement de l'efficacité
6	Amélioration de la sécurité
7	De nouveaux horizons en matière d'accessibilité
8	De nouveaux horizons en matière d'accessibilité
9	Sommaire
10	Organigramme
11	Dépenses
12	26

Tables des matières

Vous pouvez vous procurer des exemplaires de ce rapport au coût de 2,50 \$.  
L'unité de Publications Ontario, 880, rue Bay, Toronto (Ontario) M7A 1N8, téléphone  
(416) 326-5300 ou au numéro sans frais d'interurbain 1-800-668-9938.  
Les cheques et les mandats doivent être émis à l'ordre du trésorier de l'Ontario et  
dovivent être joints à la commande, ISSN 0843-4042.

M - Agency of the Government of Canada  
M - Agence du gouvernement du Canada



© Ontario

RAPPORT ANNUEL 1991-1992

Ministère des Transports

